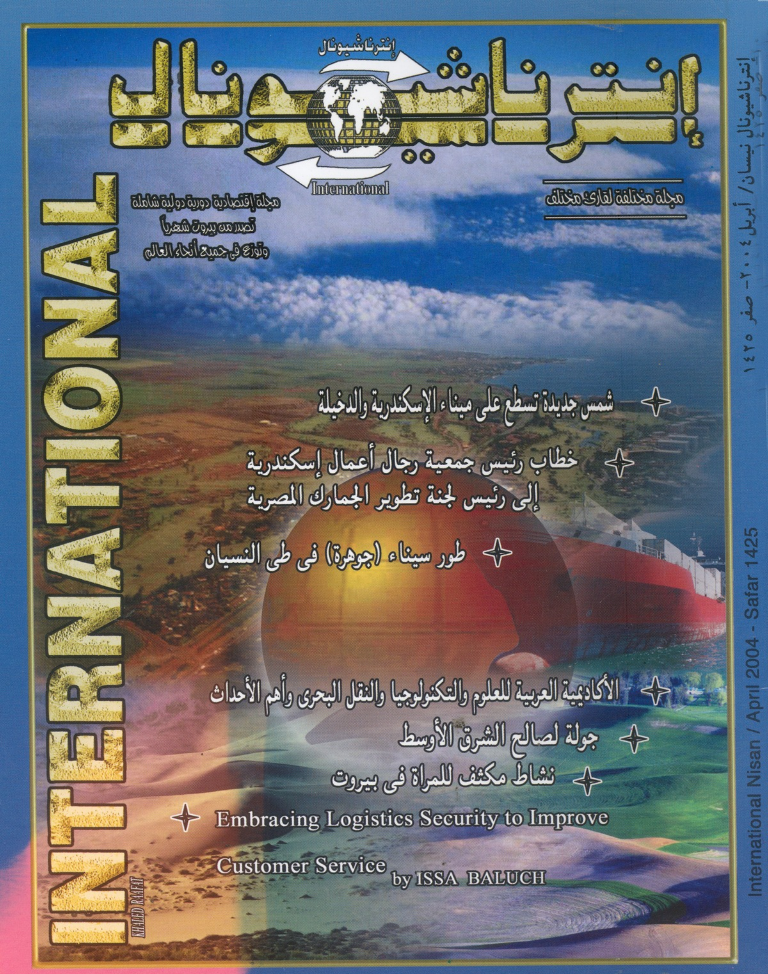


إنترناشيونال نيسان/ أبريل ٢٠٠٤ - صفر ١٤٢٥
International Nisan / April 2004 - Safar 1425

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير

الإستراتيجية العربية هى الحماية



لقد أصبحت الإستراتيجية من الأهمية بمكان لأنها تعنى تحرك الدولة بوسائل عدة لحماية المصالح الوطنية والأمن القومى، وإستثمار الفرص لزيادة هذه المصالح.

وتعتبر الإستراتيجية سداً منيعاً لإيقاف التحركات الخارجية المضادة، وما هو متوقع من الدول الأخرى القوية.

لقد آن الأوان وأصبح من الضرورى على كل دولة من الدول النامية أن تخطط لها الإستراتيجية التى تمكنها من إيجاد المكان اللائق بها بين دول العالم وخاصة الدول الغنية القوية ولبصبح من السهل عليها مواجهة الإستراتيجيات القادمة لها من الخارج والتى تتمثل فى القدرات الإقتصادية والعلمية والثقافية والإجتماعية.

إن الولايات المتحدة الأمريكية أطلقت لإستراتيجيتها عنواناً هو **"مكافحة التطرف والإرهاب"** ، وركزت على الربط بين التطرف والعنف، وبين نقص الحريات السياسية ومستويات التعليم، وحقوق الإنسان، وحرية المرأة ، والإصلاح السياسى، ولقد أصبحت هذه الإستراتيجية جاهزة للزحف وإقتحام الدول التى لا تتمتع بإستراتيجية توقفها عند حدها.

إن الغرب لا يحاول تفهم القومية العربية بأهدافها الحضارية، ولذا فإنه لا يعطى للعالم الإسلامى وزناً وقوة لمواجهة آليات وإعلام التحالف الغربى فى أمريكا وأوروبا، بل على العكس فقد أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية عن عرضها مشروعها الذى أطلقت عليه **"الشرق الأوسط"** الكبير على مجموعة الثمانى **(نادى الأقوياء والأغنياء)** فى الإجتماع الذى سيعقد بولاية جورجيا الأمريكية فى شهر يونيو المقبل، وذلك بحجة أن المنطقة العربية تضم الشعوب القديمة الإسلامية العاجزة والفاشلة سياسياً وإقتصادياً والتى تعانى من الإختلال الإجتماعى والثقافى مما يجعلها مصدراً للإرهاب الدولى.

إننا لا ننكر أن منطقتنا العربية لازالت بعيدة عن العالم المتغير، تواجه أعاصير وصدمات متلاحقة تدار من الخارج، ولذا فإن الأمر يستدعى الحفاظ على إمكاناتنا وتوظيفها التوظيف الأمثل الذى يحمينا ممن يطمعون فى ثرواتنا.

إن الأمة العربية تحتاج لإصلاحات سياسية وديموقراطية ودستورية تكون من داخلنا وواقعنا وقناعتنا، وأمامنا التجارب الناجحة لدول شرق آسيا التى فرضت نفسها على الساحة العالمية بعد إعتمادها على لمبادراتها الذاتية الإصلاحية، وإتخاذ القرارات الإستراتيجية الكبرى لحمايتها دون الإعتماد على البرامج الأمريكية والأوروبية ، وعلى رأس هذه الدول الصين والهند وكوريا الجنوبية ، وسنغافورة وماليزيا وتايلاند.

إن الوضع الإقتصادى العالمى الذى يسير فى تيار العولمة الكاسح ، ويرتكز على المنافسة الشرسة الغير متكافئة، سيسبب أبلغ الضرر لدول العالم النامى، ولذا يتطلب الأمر الإسراع فى إصلاح الأوضاع وقيام كل دولة عربية بإيجاد إستراتيجية لحمايتها ، كما أن من واجب المفكرين العرب سرعة فتح الحوار لوضع إستراتيجية إصلاحية عربية تنبع من داخلنا وضميرنا نحصن بها مجتمعاتنا لتصبح أكثر قوة وعقلانية تمكننا من مواجهة السياسات الجديدة.

عاصم السيد أحمد



إقرأ فى هذا العدد

المقالات المنشورة فى هذه المجلة تعبر عن آراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الإشارة إلى المصدر

الاشتراك السنوى

الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية ودول العالم ٤٠ دولار أمريكى

ثمن بيع النسخة الواحدة

لبنان ٢٠٠٠ليرة لبنانية – مصر ٣جنيهات مصرية –باقى الدول العربية ٣ دولار أمريكى – للسفن التجارية ٢ دولار أمريكى

إنترناشيونال
International

إنترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة

تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير
ربان عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير و المدير المسئول
ربان حسان محي الدين شعبان

المستشار القانونى
دكتور على عوض حسن

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

لبنان

المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت
هاتف /فاكس +٩٦١-١-٣٠٢٨٣٦
محمول +٩٦١-٣ -٩٥٤٥٥٦

مصر

اسكندرية
ت/ ف ٤٢٧٥١١٧(٠٣)(٢+)
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : ٥٧٤٥٨٥٠(٠٣) (٢+)
فاكس : ٥٧٦٠٥٣٣(٠٣) (٢+)

السويس
* المراسل : ربان / أحمد بدوى
محمول : (٠١٢٣١٨٤٣٢٠)(٢+)
* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : (٠١٢٤٦١٤٩٢٤)(٢+)

الإسماعيلية
* المراسل: محمد حسين صالح
تليفون :٣٤٦٠٨١ (٠٦٤)(٢+)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا

* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس:٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+

السعودية – جدة

تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥ -٢- ٩٦٦ +
فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩ -٢- ٩٦٦ +

الامارات العربية المتحدة – دبى

* المراسل : شريف صلاح مختار
ص ب ٢٦٨٨٢ دبى – محمول ٦٥١٦٥٢٠(٩٧١)(+)

الولايات المتحدة الأمريكية

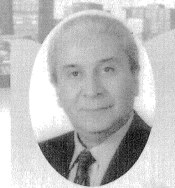
نيويورك
* المراسل : محمد محمود المغازى
٣٨١٩١٨٣- ٧١٨-(١+)

توزع فى جميع انحاء العالم

HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.





Preface:-

According to our development plan, the following objectives have been carried out :-Completion of dreding works to receive vessels of 5 th generation.

-Achieving handling volume 569000 TEU.

-Handling rates 25 Box /Hour per crane

-Additional new yard area of 110000 m² to increase the total storage area to be 435.000 m².

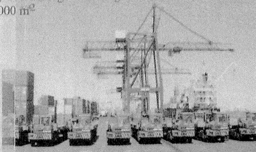
- Adding the 7th gantry crane "Super Post Panamax" in September 2003

Facts at a glance:-

- Container yard	435.000 m²
- Terminal annual capacity	700.000 TEU
- LCL store	6000 m²
Capable of stoing contents of	250 TEU
- Reefer Receptacles	360 Unit
- Maintenance shop	600 TEU/ Month
- Rail Facility	1 Terminal

INLAND TERMINAL:

-Was established in Nov. 14 Th 1996 on an area of 50000 m² at 10 th of Ramadan, one of the biggest industrial cities in Egypt.
- Using highly advanced equipment .
- Terminal capacity 600 TEU general cargo/ cars
- LCL store area 2000 m²



COMPUTER SYSTEM:-

- Using most advanced techniques to receive & send ship's data under EDI system and exchanging Baplie, Movins, Codeco and Coarri filles.
- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on-line.

CARGO HANDLING:-

- Stroage capacity for Bulk storage capacity 55000 Tons .
- Handling rate 8000 Tons/day
- Two floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each .
- Developing the storage capacity to reach 80000 tons by adding a new seeds silo with capacity 30000 Ton .



EQUIPMENT:-

- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes .
- Three 40 Tons Post Panamax Gantry Cranes, 44.5m out-reach length capable of handling 16 rows .
-One 60 Tons(Super Post-Panamax) Gantry Crane with 50m out-reach length capable of handling 18 rows .
- Two 80&100 Tons Mobile Harbor Cranes.
- Six Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG) .
- Twenty-Seven Reach Stackers.
- Forty-Seven Tractors & Semi-Trailers .

SCOPE 2002 /2003

- Six full reach stackers .
- Eight tractors & semi-trailers .
- two yard cranes transtaine (R.T.G).

Web site: www.psocho.com
E-mail: info@psocho.com

P.O.Box: 1239 PORT SAID, EGYPT

Tel : 002 066 237151 / 002 066 235662
Fax: 002 066 339347 / 002 066 220419

أجندة إنترناشيونال

* يقيم المركز الثقافى الهندى ٣ حفلات موسيقية بدار الأوبرا المصرية ومركز الفنون بالإسكندرية أيام ٢ و٤ إبريل الجارى وذلك إحتفالاً بالربيع.

* يقام المعرض الدولى الأول للزهور ونباتات الزينة (إيجى فلاورز) بالقاهرة فى الفترة من ٧ إلى ٢٢ أبريل الجارى.

* تجرى بالجزائر يوم ٨ إبريل الجارى إنتخابات الرئاسة، وقد أعلن الرئيس الجزائرى عبد العزيز بوتفليقة ترشيحه رسمياً لهذه الإنتخابات التى يتوقع أن يبلغ عدد الناخبين ١٧,٥ مليون ناخب .

* **يقام رالى الطيران الدولى الثانى تحت رعاية وزارة السياحة المصرية فى الفترة من ٩ إلى ١٩ أبريل الجارى، وتشترك فيه ٢٥ طائرة وحوالى ١٠٠ طيار مشارك من ١٠ دول عربية وأجنبية ، ويبدأ خط السير من الإسكندرية - الأقصر - أبوسنبل - أسوان - الغردقة - القاهرة.**

* يزور الرئيس محمد حسنى مبارك الولايات المتحدة فى الفترة من ١٠ إلى ١٤ إبريل الجارى وذلك تلبية لدعوة من الرئيس جورج بوش الذى سيلقاه بمقره الريفى بولاية تكساس يوم ١٢ إبريل، ومن المتوقع مناقشة عدد من القضايا الإقليمية والثنائية المبذولة فى مجال التنمية والتطوير والتحديث فى منطقة الشرق الأوسط.

* **يعقد المجلس التنفيذى لمنتدى مؤسسات البترول العربية إجتماعه تحت رعاية الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية والمهندس سامح فهمى وزير البترول المصرى يومى ١٣، ١٤ إبريل الجارى بالقاهرة، ويرأس المجلس التنفيذى على عبد الجبار ممثل مملكة البحرين.**

*تبدأ جلسات المؤتمر السنوى للجمعية المصرية للوقاية من ترقق العظام برئاسة الدكتور محمد بدوى يوم ١٥ إبريل الجارى وتستمر على أيام ، تتم خلالها مناقشة ٥٠ بحثاً جديداً حول جوانب التخيص والعلاج وسبل الوقاية ، ويشارك فى المؤتمر ٢٠٠ طبيب من مختلف التخصصات.

* **تنظيم جمعية نساء من أجل السلام الدولية مسيرة فى ربوع الأردن فى الفترة من ١٦ إلى ٢٦ إبريل الجارى يشارك فيها أكثر من ٢٠٠ إمرأة من مختلف دول العالم، وستزور النساء المشتركات الأراضى اللبنانية والسورية والأردنية حيث ستقام عدة إحتفالات شعبية، بجانب لقاء مواطن هذه الدول، كما سيعقد فى ختام فعاليات المسيرة مؤتمراً حول المرأة والسلام.**

* تعقد فى الرياض خلال شهر إبريل الجارى ندوة علمية تتم خلالها مناقشة ٣٠٩ ورقة عمل فى ٢٨ جلسة، وتشارك فى هذه الندوة وفود من الولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا وكندا وإيطاليا وسويسرا وأستراليا بجانب الدول العربية.

* **تستضيف مصر المنتدى الثانى للمرأة العربية والنزاعات المسلحة الذى سيعقد خلال شهر إبريل الجارى تحت عنوان "منتدى المرأة والعلوم وتكنولوجيا المعلومات ويعد هذا المنتدى الأول فى سلسلة المنتديات التى تعقد فى إطار قمة المرأة العربية الثانية.**

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد - وارد	برسم البلد - صادر	برسم البلد - جملة	الترانزيت - وارد	الترانزيت - صادر	الترانزيت - جملة	إجمالى عام
الإسكندرية	٢٥٢	٢٧٢	٥٢٤	١٢٣٦٨	٨٩٥٨	٢١٣٢٦	٢١٨٥٠
الدخيلة	١٠١٢٥	٧٨٧٥	١٨٠٠٠	٦٧٧	٨٤٥	١٥٢٢	١٩٥٢٢
بورسعيد	٣٦٢١	٦٠١٤	٩٦٣٥	٣٢١٨٢	٣٠٨٦٩	٦٣٠٥١	٧٢٦٨٦
دمياط	٢٥١٤	٩٣٠٧	١١٨٢١	٤١٤٢١	٣٥٠٨٢	٧٦٥٠٣	٨٨٣٢٤
السويس	٢٦٤	٢٤٩	٥١٣	٠	٠	٠	٥١٣
السخنة	٥٢٣٧	٢٧٤٧	٧٩٨٤	٤٢٤٤	٠	٤٢٤٤	١٢٢٢٨
إجمالى عام	٢٢٠١٣	٢٦٤٦٤	٤٨٤٧٧	٩٠٨٩٢	٧٥٧٥٤	١٦٦٦٤٦	٢١٥١٢٣

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



حركة الموانى المصرية
خلال شهر يناير ٢٠٠٤

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٣٩٠,٨	١٨١,٢	٤٨,٩	٠,٠٠	٢٢٢,٤	٢٢,٩	٠,٧	٦,٧	٩٧,٤	٩٧١,١
صب جاف	٤٥,١	٢٤١,٣	٦٣,٠	٠,٠٠	٢٩٤,٤	١٢٦,٠	١٨٨,٨	٠,٠٠	٠,٠٠	٩٥٨,٦
أتربة وخامات	٨٨,٤	٥٣٨,٧	٢,٨	٠,٠٠	٣,٦	٠,٠٠	٥٦,٦	٠,٠٠	٠,٠٠	٦٩٠,١
ذات طبيعة خاصة	١٧٣,٧	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤١,٢	١٤,٤	٠,٠٠	٠,٢	٠,٠٠	٢٢٩,٥
أسمدة وأملاح	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١,٠	٠,٠٠	١,٠
صب سائل	١٣٥,٥	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٣٩,٥	١٣٣,٦	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٣٠٨,٦
إجمالى	٨٣٣,٥	٩٦١,٢	١١٤,٧	٠,٠٠	٦٠١,١	٢٩٦,٩	٢٤٦,١	٧,٩	٩٧,٤	٣١٥٨,٩
ترانزيت	٣,١	٨,٠	٢٨٢,١	٠,٠٠	٣٠٨,٢	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤٨,١	٦٤٩,٥
الإجمالى العام	٨٣٦,٦	٩٦٩,٢	٣٩٦,٩	٠,٠٠	٩٠٩,٣	٢٩٦,٩	٢٤٦,١	٧,٩	١٤٥,٥	٣٨٠٨,٤

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٢٣٣,٨	٨٢,٣	٥٠,٨	٠,٠٠	١٠٧,٠	٧٧,٦	٠,٠٠	٧,٩	٠,٠٠	٥٥٩,٥
حاصلات زراعية	٥٨,٨	٠,٠٠	٢,٠	٠,٠٠	١١,٦	٤٥,٩	٠,٣	٣٢,٧	١١٤,٠	٢٦٥,٤
صب جاف	٠,٠٠	١٩,٦	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١٩,٦
أتربة وخامات	١٠١,٩	٥٣,٠	٠,٠٠	٦٦,٧	٣٢٠,٤	١٠٤,٤	١١٢,٤	١,٠	٧٧,٩	٨٣٧,٦
ذات طبيعة خاصة	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٥,٤	٠,٠٠	٠,٩	٠,٠٠	٦,٣
أسمدة وأملاح	١,٠	١٣٤,٧	١٤,٥	٩,٧	٤١,٩	٧,٣	٠,٠٠	١,٤	٠,٠٠	٢١٠,٥
صب سائل	٢٢٤,٩	١٧٤,٢	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,١	٠,٠٠	٣٩٩,٢
إجمالى	٦٢٠,٤	٤٦٣,٨	٦٧,٣	٧٦,٤	٤٨٠,٩	٢٤٠,٥	١١٢,٧	٤٤,٢	١٩٢,٠	٢٢٩٨,١
ترانزيت	٣,٣	٨,٣	٢٧٩,٧	٠,٠٠	٣١٠,٩	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٦٠٢,٢
الإجمالى العام	٦٢٣,٧	٤٧٢,١	٣٤٧,٠	٧٦,٤	٧٩١,٨	٢٤٠,٥	١١٢,٧	٤٤,٢	١٩٢,٠	٢٩٠٠,٣

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٩٢	٤٤	١٤٩	٠	١٦٩	١٣	١	٠	١١	٥٧٩
صب جاف	٢	٤	١	٠	٥	٢	٣	٠	٠	١٧
أتربة وخامات	٧	٤	١	١٤	١٥	٠	٢	٠	٠	٤٣
ذات طبيعة خاصة	٤٠	٠	٠	٠	١٧	٧	٠	٠	٠	٦٤
أسمدة وأملاح	٠	٠	٥	٤	٧	٠	٠	٠	٠	١٦
صب سائل	٢٩	٧	٠	٠	١١	٢٥	٠	٠	٠	٧٢
مولاس	٢	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٢
إجمالى	٢٧٢	٥٩	١٥٦	١٨	٢٢٤	٤٧	٦	٠	١١	٧٩٣
ركاب	٥	٠	٢	٠	٠	٢١	٤٠	٩٧	٠	١٦٥
أخرى	١٠	٠	٤٥	٠	٠	٣٤	٠	٠	٠	٨٩
إجمالى عام	٢٨٧	٥٩	٢٠٣	١٨	٢٢٤	١٠٢	٤٦	٩٧	١١	١٠٤٧

بيان بحركة الركاب (قادمون . مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٣٥٩٩	٣٣١٠	٦٦٧٦	١٩٨٨٢	٢٧٧٦٦	٩٢٠٧	٥٤٠٤	٦٨٩٣٥
	مغادرون	٣٧٠٨	٣٣١١	١٦٦٩٧	٢٥٧٣٦	٢٢٥٠٣	٨٩٢٥	٥٣٨٠	٧٩٢٤١
	الإجمالى	٧٣٠٧	٦٦٢١	٢٣٣٧٣	٤٥٦١٨	٥٠٢٦٩	١٨١٣٢	١٠٧٨٤	١٤٨١٧٦

ظاهرة تفجر المعلومات والحاجة إلى التدريب فى المجال



التدريب على تكنولوجيا المعلومات

تحسين مهارات العمل على الحاسب الآلى فى البحر

دكتور/ ربان أحمد حنفى
الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

طبقاً للتقرير المقدم من المعهد البحرى بالمملكة المتحدة تبين وجود بعض أشكال الحواسب الآلية بنسبة نحو ٩٩٪ من مجموعة جميع السفن العاملة فى النقل البحرى وعلى أى حال. فمهما ألقى المعهد الأضواء وركز الإنتباه على هذا الموضوع. فإن الشروط المعمول بها فى تدريب البحارة فى مجال الأساليب العلمية الخاصة بالمعلومات (تكنولوجيا المعلومات IT) ليست كافية.

وتتساءل السيدة./ ساندرا سبيرز عن السؤال الذى طرحه المعهد البحرى ما هى المهارات التى يحتاجها فعلاً البحارة الآن وفى المستقبل لإدارة نظم حواسبهم الآلية بكفاءة؟ وقد طرح من خلال ورقة العمل الموجزة التى سمح المعهد بعرضها على أعضائه وعلى الصناعة ككل، وقام بإعدادها السيد/ داڤيد باترايكو "david Patraice" مدير المشروع.

الميل إلى القلق:

أظهر المسح الحديث الذى أجراه المعهد البحرى إلى أن البحارة قد شعروا بأنه لا يوجد لديهم التدريب المناسب فى إستخدام الأساليب الفنية للمعلومات (IT) ويعتبر ذلك أحد مصادر القلق عندما يؤخذ فى إعتبار شخص ما، وهو ما حدث للكابتن / چون كورس مدير شركة "فيرى باى مارين" معلقاً على ذلك بقوله "على ضابط الوردية أن يناضل فى الإشراف على أجهزة تحديد الموقع بالأقمار الصناعية (GPS) ، وجهاز المساعدة الآلية فى التوقيع الرادارى (ARPA) ، والنظام العالمى للإستغاثة والسلامة الدولية (GMDSS)، وعمليات التحميل ، والضغوط وبرامج الحواسب الآلية للإتزان، والخرائط الإلكترونية (ECDIS) ، ويجدد المعلومات التى قد يكون بعضها قليل الإستخدام، وأضاف أنه من الشائع أن يجرى التجهيز المسبق للمعدات التى على ظهر السفينة بواسطة بحارة لم يجرى تدريبهم بعد، وبالرغم من أن المعهد البحرى يعترف أنه من الصعب أن يتكهن بعدد الحواسب الآلية المستخدمة فى الأسطول العالمى، إلا أنه يقرر أنه من الأكثر أماناً إفتراض أن "الغالبية العظمى للسفن ذات الحمولات التى تتعدى (١٠٠٠) ألف طن وزنى يكون لديها على الأقل حاسب آلى واحد".

ويعلن المسح الذى أجراه المعهد البحرى على أن أقل من نسبة ١٪ من السفن ليس لديه حواسب آلية. بينما رفع المسح الذى نفذته المنظمة الدولية للأقمار الصناعية (Inmarsat) النسبة إلى ٥٪ وطبقاً لأعمال مسح أخرى تبين أن أكثر من ٧٠٪ من السفن عليها حاسب آلى واحد عمليات النقل البحرى الأكثر تطوراً لديها نظم شبكات إتصال كاملة تصل جميع وحدات أسطولها مع مكاتب قاعدة الشركة الإدارية وقد أوحت كل من عمليتى المسح أن ٣٠٪ من السفن تملك شبكات إتصال.

الأخطار المحتملة:

صرح المعهد بأنه يبحث من أجل إلقاء الضوء عن كيفية تمام قيام عمليات معالجة المعلومات المتكاملة فى إنجاز العديد من المهام على ظهر السفينة.

وتتضح قيمة وجود ضباط مؤهلون فى إستخدام الحواسب الآلية عند إبراز قدراتهم فى دعم الإدارة على ظهر السفينة وإستخدام الأنظمة بكفاءة البحارة الغير قادرين أو مدربين على إستخدام هذه النظم على ظهر السفينة الذين يعملون على أساس إستخدام الأساليب الفنية بواسطة الحواسب الآلية يواجهون خطر مخالفة التعليمات مثل تلك الخاصة بمعاهدة مستويات التدريب والشهادات وأعمال المراقبة أثناء المناوبة للبحارة (STCW -95) لكونهم غير مؤهلين تماماً لأداء المهام المطلوبة منهم كما هو الحال فى النواحى الملاحية، أو مخالفة ميثاق إدارة السلامة الدولية (ISM CODE) عن طريق عدم التعرف على نظم التدريب مثل نظم تداول البضائع أو نظم الدفع الآلى التى تؤثر على سلامة السفينة وعلى المسؤوليات البيئية.

وطبقاً للجدل التجارى الذى دار فى المعهد من أجل التأكيد على أن البحارة الذين يتدربون بطريقة صحيحة فى إستخدام تكنولوجيا المعلومات (IT) ما هو إلا أمر بسيط : فالوقت هو المال .

وقد تضمنت المشكلة التى جرى مواجهتها الوقت الضائع فى الميناء بسبب عدم قدرة البحارة على تمرير أو معالجة السجلات على أسس الحواسب الآلية، وفقد الملفات خلال عمليات إنهيار النظم، أو عدم وجود النسخ الإحتياطية البديلة المناسبة، أو النداءات عن طريق الأقمار الصناعية المكلفة ، أو إستدعاء الفنيين لحل المشاكل.

" من منظور الأعمال التجارية، يصبح من الصعب تبرير الإستثمار الخاص بنظم الحواسب الآلية على ظهر السفينة إذا لم تتواجد المهارات التى تستطيع القيام بتشغيلها على ظهر السفينة".

ساهم الفشل فى تطبيق أعمال الأساليب الفنية للمعلومات "IT" بطريقة مناسبة فى حدوث خسائر تجارية، وبالذات فى حالات التورط فى تلوث البضائع والخطأ فى حسابات الضغوط أو حسابات الإتزان إلى جانب الفشل فى تثبيت ورباط البضائع.

ويمكن أيضاً أن يكون الفشل فى تدريب الأطقم فى التأهل فى إستخدام الأساليب الفنية للمعلومات أثر ضار على معنويات الطاقم.

"البحارة الذين لا يثقون فى قدراتهم على إدارة الحاسب الآلى سوف يكونون فى أفضل حالاتهم محدودين فى إستخدامه إلى أدنى طريقة ممكنة ويكونون فى أسوأ حالاتهم متخوفين من إستعماله ويصبحون محبطين ومرهقين وعديمى الجدوى، وغالباً ما يلاحظ ذلك على كبار الضباط الذين قد يكونون نظراً لسماتهم الشخصية أو الثقافية كارهين للبحث عن أو حتى قبول النصيحة، خصوصاً من صغار الضباط الذين قد يكونون أكثر تفهماً وتآلفاً مع المعدات.

مستويات التدريب:

بالمشاركة مع المحترفين البحريين الآخرين إقترح المعهد البحرى ثلاث مستويات عامة لتدريب البحارة.

المستوى الأول : ويشتمل على المهارات الأساسية مثل كون البحار قادراً على إستخدام لوحة مفاتيح الحاسب الآلى والذى يجب أن يكون عليه كل بحار من أى درجة.

المستوى الثانى : ويتضمن القدرة على التعامل مع الحروف والتقارير بإستخدام برامج منسق الكلمات، والقدرة على إدخال البيانات فى الجداول الإلكترونية، والذى يجب وفقاً لإقتراح المعهد البحرى أن يمثل ذلك المستوى الحد الأدنى لضباط المناوبة ومدراء مكاتب الشركة.

المستوى الثالث : ويتضمن القدرة على إستخدام مستكشف الشبكة الدولية للمعلومات الخاص بشركة مايكروسوفت "MSEXPLORER" أو ما يكافئ ذلك المستوى ، وإستخدام الأدوات الخاصة بإستكشاف الفيروسات "Virus checks" والتى يجب أن تمثل الحد الأدنى للضباط العاملين على متن السفينة.

الدورات المناسبة:

لا يوجد نوع واحد من التدريب يناسب إحتياجات جميع البحارة ولكن المدخل لهذا الموضوع يكون بالمواءمة بين إحتياجات التدريب الإدراكية مع الدورة المناسبة.

والتدريب بالمعلم المباشر "الجالس بجانب المتدرب على الحاسب الآلى" هى طريقة شائعة وتعتبر فعالة طبقاً لنظام المعهد. وعلى أى حال، فإن إستكمال ذلك يكون عندما تكون السفينة فى الميناء قد يكون معطل للواجبات الروتينية التى يكلف بها أعضاء الطاقم ، فالتدريب فى البحر مكلف . لذا فإن الموضوع يتطلب التخطيط بعناية.

وطريقة التدريب بالمعلم المباشر على البر تكون أقل تركيزاً فى الإنتباه لكنها قد تفرض مشاكل متحركة ومستمرة علاوة على أن إسترجاع المعلومات فى نهاية الدورة قد تكون صعبة.

التدريب على أساس إستخدام الڤيديو على ظهر السفينة له مميزات معينة وفقاً لنظام المعهد مثلما يمكن للوحدات القياسية للتدريب أن تعدل وفقاً لإحتياجات البحارة، وعلى أى حال ، يعتبر هذا النوع من التدريب متفاعل ولذلك قد لا يكون من السهل على البحارة أن يقوموا بترجمة المواضيع النظرية إلى تنفيذ عملى.

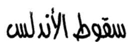
إختيار هام يجب أن يكون على ظهر السفينة وهو التدريب على أساس إستخدام الحاسب الآلى والذى يأخذ عدة أشكال بما فى ذلك إستخدام القرص المضغوط الذى يكتب عليه مرة واحدة Compact Disc Reads only memories (CD ROMS) ملحوظة يوجد حالياً أقراص مضغوطة يكتب عليها أكثر من مرة واحدة مع إستخدام شبكة المعلومات الدولية "Inter net".

ميزة التدريب على الحاسب الآلى المصمم بطريقة جيدة هى أن البحارة يستطيعون العمل بخطوات ثابتة. ورغم أن المعهد يحذر من أنه يجب أن يكون إستخدام التدريب على أساس الحواسب الآلية جزء من برنامج تدريبى سريع يمكن إدماجه مع طرق التدريب الأخرى، والتى تتضمن الأكثر شيوعاً منها المستخدمة فى المواد الورقية مثل الكتيبات. ويكون التدريب الجيد الإعداد هو التدريب المخطط والمنفذ بطريقة صحيحة.وفقاً لأهداف البحارة، ومدراء تشغيل السفن وإدارة دولة العلم. بحيث يستفيد الجميع من ذلك وبحيث يضيف جداً تنافسياً . أما إذا تمت مناولة التدريب بطريقة غير صحيحة فسوف يؤدى ذلك إلى خلق الإعاقة والعرقلة أكثر من تقديم المساعدة المرجوة منه.

ويوجد لدى المعهد البحرى دورات متاحة من خلال كلية توسيع الخدمات التعليمية الوطنية والتى تقدم خصماً خاصاً للبحارة.

***

Granada Surrenders





بقلم الدكتور/ أيمن النحراوى

By Dr. Ayman EL Nahrawy

من على صهوة جواده العربى خطب جنده باقتدار
لا عاصم لنا إلا الدرع وسيفنا البتار
قد أحرقنا اليوم سفننا وأتت عليها النار
فتقدموا حثيثاً بنصر الله الواحد القهار
أين ذاك اليوم من يومنا هذا ...
تدهورت بنا أيامنا ونضب المجد وغار
تلك جيوش العدا زاحفة متربصة
بغزارة رمال الصحارى والفيض كالإعصار
معقل العرب الأخير مطوق ...
هذا وقت الغروب .. جاء زمن الإنكسار
وداعاً لعلم أشرق فى غرناطة وقرطبة
سبع قرون زاهرة .. ياللعبرة والاعتبار
لحظة السقوط وشيكة .. ثمن الإندحار
من بالأمس أخطأ .. من أذنب اليوم
من يدفع الثمن.. من يحمل الإثم والمرار
يهجم العدو ضاريا .. وقد أحكم اليوم الحصار
على القلعة الصامدة إنهمرت السهام كالأمطار
الجند مستبسل وإمتنعت الأبراج والأسوار
لكن تفاوضاً صامتاً يجرى خلف الحجب والأستار
والراية البيضاء على حياء خفقت...
ياللفاجعة الموحشة وياله من عار
الملكة إيزابيلا راكعة وقد أوقدت الشموع...
فرديناند والكاردينال يتمتمون صلاة الإنتصار
وأبو عبد الله يخرج صامتا فى حسرة...
أوصد باب القلعة خلفه إلى منتهى الأعمار
إستسلمت غرناطة وسقطت الأندلس ...
أين العزة والمجد. أين الحضارة والإزدهار
تقهقر العرب عبر المضيق ولازالوا...
فى التيه الشاسع فى صحرائهم القاحلة وراء البحار

Commander Ebn Ziad called brave you should
no Way to retrat, no chance to flee
all ships now are burning wood
today gone those blazing days
of nobility and knight hood
change never change, never end
troops flew massively from all Spain
in number of desert sand and drops of rain
soldiers proceed, Reconquesta to succeed
Arabs last castle now beseiged
Granada falls in Iron chain
colleges of Cordoba, mosques in Toledo
now time to sunset, defeat and pain
for seven centuries shined Arab sun
this is the moment to face the truth
due the price of weakness
who is guilty, who is in sin
Catholics launched fierce attacks
Alhambra was stormed over again
high castle walls, couragious were defenders
marched Royal court, Ferdinand messengers
a white flag was raised, hearts were slain
armours cracked, swords dropped, all in vain
victory prayers, Cardinal and the Queen
historical turning point in century fiveteen
gates were closed after the Arab prince
till honour is retreived and glory is seen.

دكتور/ أيمن النحراوى
drayman100 @ yahoo . com



خطاب السيد محمد عبد الفتاح رجب رئيس جمعية رجال أعمال إسكندرية إلى السيد عادل رضوان رئيس لجنة تطوير الجمارك المصرية


محمد رجب

عادل رضوان

في إطار جهود الدولة لتطوير وتحديث الجمارك المصرية من خلال إشراك جميع الفئات والتجمعات وأصحاب المصالح في منظمة التطوير الجارية وإنطلاقاً من هذا المنظور فإن جمعيات رجال الأعمال والغرف التجارية والمنتديات المتخصصة الجميع يشارك بالرأى والمشورة وإبداء الملاحظات ويضعها أمام لجنة التطوير المخصصة لهذا الغرض حتى يتم دراستها بمعرفة المتخصصين والإستفادة من جموع تلك الآراء ومعنا اليوم نموذج من هذه المشاركات مع خطاب الأستاذ محمد عبد الفتاح رجب رئيس مجلس إدارة جمعية رجال أعمال الإسكندرية إلى الأستاذ عادل رضوان رئيس لجنة التطوير.

السيد الأستاذ/ **عادل رضوان**
وكيل وزارة المالية ومدير مشروع تطوير الجمارك

تحية طيبة وبعد،

في البداية أتقدم لسيادتكم بالأصالة عن نفسي وبالإنابة عن أعضاء الجمعية بأجمل التهاني القلبية وأطيب التمنيات بالعام الجديد وكل عام وسيادتكم بخير.

شرفنا بلقاء أعضاء لجنة تطوير الجمارك يوم ٢٠٠٣/١٢/٢١ وعلى قدر الوقت المتاح تم مناقشة الموضوعات العاجلة التي تمس مصالح الأعضاء ومن فضل الله تم الإتفاق مع السادة أعضاء اللجنة على إيجاد حلول لبعض المشاكل وقد وعد الأستاذ/ سليمان سنبل والأستاذ/ عدلي عبد الرازق بالعرض على سيادتكم بما انتهى إليه الرأى للنظر والعرض على السيد الأستاذ/ رئيس المصلحة لإستصدار القرار الملزم للمواقع الجمركية.

وفيما يلي أهم الموضوعات التي تم الإتفاق عليها في ضوء القانون الجمركي الحالي وتحتاج إلى إصدار قرار رئاسي توحيداً للمعاملة ولرفع المعاناة عن المتعاملين مع الجمارك.

أولاً : بالنسبة لنطاق تطبيق المادة ١١٧ من قانون الجمارك:

تخاطب هذه المادة التوكيلات الملاحية بإعتبارها ممثلة لربابنة السفن المكلفون بتقديم قوائم الشحن ولا تطبق الغرامات المقررة بها على المستوردين وذلك كالتالي:

١- يسأل الربان عن الزيادة والعجز في عدد الطرود أو عدد الحاويات عما أدرج بقائمة الشحن، وتنتفي مسئولية الربان عن المحتوى إذا وصلت بحالة سليمة وأختام سليمة وإن إختلفت أوزانها عما توضح بقائمة الشحن.

وتعامل عنابر السفينة التي ضربت عليها الأختام بميناء التصدير وتوضحت أرقامها بقائمة الشحن معاملة الحاويات التي وصلت بأختام سليمة ولا يسأل الربان عن العجز والزيادة التي تظهر بها عقب التفريغ . وهذا المبدأ بالقياس على ما تفضلت به اللجنة عندما وافقت على أسلوب معاملة الحاويات السليمة ويتطلب تحرير محضر فض أختام للعنبر .

٢- **بالنسبة للحاويات التي تصل بأختام غير سليمة** لا يسأل الربان عن العجز في عدد الطرود إذا كانت الحاوية ليس بها متسع لإحتواء الطرود الناقصة عما ورد بقائمة الشحن مما يعد كشهادة رسمية بعدم شحن الطرود الناقصة، بينما يسأل الربان عن العجز الجزئي بهذه الطرود الغير سليمة داخل الحاوية أما الزيادة في عدد الطرود داخل الحاوية فتعامل معاملة الطرود الضم ما لم يكن هناك تحفظ ببوليصة الشحن وكان مقدار البضاعة مطابقاً لما ورد بالمستندات المقدمة من المستورد والمعتمدة من البنك ولكن دون إخلال بتوقيع الغرامة المقررة بالمادة ١١٥ بسبب العبث بالأختام وتعامل الحاويات التي تصل بأختام تحمل أرقام مخالفة لما ورد بقائمة الشحن بنفس هذه المعاملة.

٣- **بالنسبة للعجز والزيادة في البضائع الصب أو المنفرطة** يسأل الربان عن العجز الذي تتجاوز نسبته ٥٪ والزيادة التي تعدى ١٠٪ وذلك دون الإخلال بتطبيق الغرامة المقررة بالمادة ١١٨ في مواجهة المستورد إذا تعدت الزيادة ٥٪ عما أوضحه بالإقرار الجمركي .

أما بالنسبة للنقص الجزئي في مشمول الطرود المحتوية على بضائع صب أو منفرطة والناتج عن عوامل طبيعية أو ضعف العبوات أو ما تقتضيه أعمال التفريغ أو النقل من تسرب بعض المشمول يسمح بالتجاوز عن النقص الذي لا يتعدى نسبته ٥٪ من كل طرد ولا تحصل عنه أي ضرائب أو رسوم. ٤- في جميع الأحوال لا يسأل الربان عن محتوى الطرود أو الحاويات إلا إذا وصلت بحالة غير سليمة، لأن القول بغير ذلك يلزم الربان بتقديم قائمة عبوة لمشمول كل بوليصة منقولة على السفينة وبالتالي فإنه لا يسأل عن إختلاف نوع البضاعة داخل الطرود عما توضح بقائمة الشحن، إذ أن المتسبب في إختلاف النوع هو الشاحن والمسئول أمام الجمارك هو المستورد الذي يقر بالإقرار الجمركي عن نوعية مختلفة من البضاعة تحمل فئة ضريبية أقل أو قيمة أقل مما ينتج عنه ضياع ضرائب أو رسوم.

وإن كان المشرع قد ألزم الربان بنص المادة ٣١ من القانون بتوضيح نوع البضاعة إلا أن المادة ١١٧ لم تخضع عدم التوضيح للعقوبة المقررة بها ، كما أنه إذا كان المشرع قد أخضع إغفال ما يجب إدراجه في قائمة الشحن للغرامة المقررة بالمادة ١١٤ فلا يجوز أن يعاقب بعقوبة أشد من ذلك من أوضح النوع على غير صحة ونحن نعلم أن الشاحن هو المسئول عن توضيح النوع ولا دخل للربان فيه إلا بالنسبة للبضائع الصب أو المنفرطة أو العارية.

وأخيراً نتساءل ما هو الحال عندما يتضمن مشمول البوليصة أصنافاً مختلفة لا يربطها رابط أيهما يوضح بالحيز الصغير المخصص لتوضيح الصنف؟

٥- إذا أغفل الربان أن يوضح بقائمة الشحن عدد الطرود داخل كل حاوية يخضع للغرامة المقررة بالمادة ١١٤ .

٦- لا يسأل أي طرف عن الكراتين الفارغة التي يضطر المورد لوضعها داخل الحاوية لحفظ توازن الطرود أثناء النقل وحماية مشمولها من التلف وذلك ما دام عدد الطرود المملوءة مطابقاً لما ورد بقائمة الشحن وما يرد بقائمة العبوة المقدمة من المستورد وذلك ما لم تدرج لها قيمة بالفواتير كمواد تغليف لما قد يتلف طرف المستورد من غلافات.

ثانياً : بالنسبة لنطاق تطبيق المادة ١١٨ :

١- لا يسأل المستورد مطلقاً عن رسوم العجز الكلي أو الجزئي ولكن يسأل عن الرسوم والغرامة بالنسبة للزيادة في المقادير التي تتجاوز ٥٪ عن توضيحه بالإقرار الجمركي وتعتبر الفاتورة المقدمة وبيان العبوة مكملة للإقرار وتتم المقارنة بما ورد بأي منهما.

٢- يصرف نظر عن الزيادة في بعض الأصناف التي يقابلها عجز في أصناف أخرى لم تتوافر لدى المورد، أما الأصناف التي لم ترد أصلاً بالفاتورة فتخضع للرسوم والغرامة بالكامل.

٣- لا يسأل المستورد عن أي زيادة في أوزان الأصناف التي يتم تقدير قيمتها أصلاً بالقطعة وإن كان الجمرك يسترشد في ذلك بالوزن وذلك دون الإخلال بغرامة القيمة إن إستحقت.

٤- تعتبر الفاتورة وبيان العبوة مكملة لإقرار صاحب الشأن ولا يخضع لغرامة القيمة إلا إذا كان الفرق بين تقدير الجمرك لكامل الرسالة وأي من القيمة المقر عنها أو الفاتورة يتجاوز ١٠٪ من تقدير الجمرك .

ثالثاً : بالنسبة لنطاق تطبيق المادة ١١٩:

في مجال تطبيق المادة ١١٩ لا يجوز أن تضمن البضائع المملوكة للمستورد الرسوم والغرامات والتعويضات المستحقة على الربان المشار إليها بالفقرة أولاً، أما الغرامات والتعويضات المستحقة على المستورد فهذه تضمنها البضاعة التي يملكها.

رابعاً : مدى جواز اللجوء للتحكيم في القيمة في حالة توجيه مناقصة بعد الإفراج عن البضاعة:

أفاد السادة أعضاء لجنة التطوير أنه في مجال القيمة للأغراض الجمركية ستنشأ إدارة للتحريات عن صحة القيمة خلال عامين من الإفراج عن البضاعة، أي أن هناك إحتمال للمناقضة في القيمة بعد الإفراج عن البضاعة خلال هذه المدة وخوفاً من إمتناع بعض المواقع عن الموافقة على طلب التحكيم الجمركي نرجو التفضل بإذاعة تعليمات تعطي للمستورد الحق في اللجوء للتحكيم الجمركي في حالة تمسك الجمرك بالمناقصة وذلك بإعتبار أن البضاعة تعتبر في هذه الحالة مازالت تحت رقابة الجمرك بدليل أن إدارة التحريات تكون قادرة على الحكم على مدى مناسبة الأسعار للأصناف الموضحة بالفواتير محل المناقصة دون الحاجة إلى معاينة هذه الأصناف.

نرجو أن نشير إلى أهمية التعليمات المتوقع صدورها والتي بغيرها سيتأخر الإفراج عن الكثير من الرسائل حتى لو تمت عليها **الإجراءات بنظام الإفراج المسبق وخضعت لنظام الخط الأخضر** لأن التوقيع النهائي لن يتم إلا بعد تحرير الرسالة من مخالفات قوائم الشحن كما نأمل أن يصلنا رد على المذكرة المقدمة لسيادتكم بتاريخ ٢٠٠٣/٣/٨ لأهمية ما ورد بها من مشاكل تواجه المتعاملين مع الجمارك يومياً .

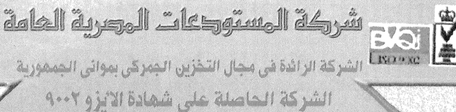
وإذا نشكر لسيادتكم مسبقاً تفضلكم بالمعاونة في سرعة إصدار التعليمات اللازمة .

نرجو التفضل بقبول وافر التحية والتقدير

وكل عام وسيادتكم وأعضاء لجنة التطوير بخير وسعادة.

رئيس مجلس الإدارة
محمد عبد الفتاح رجب
صادر رقم : ٢٠٠٤/٣٤

صورة للخطاب المرسل من الأستاذ محمد رجب لمجلة إنترناشيونال



شركة النقل البحرى

شركة المستودعات المصرية العامة





الشركة الرائدة فى مجال التخزين الجمركى بموانى الجمهورية

الشركة الحاصلة على شهادة الأيزو ٩٠٠٢

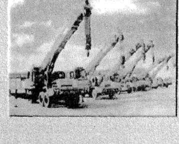
تعلن عن تشغيل الميناء الجاف بمنطقة النوبارية - غرب الإسكندرية

قيمة إقتصادية وحضارية مضافة لمحافظة الإسكندرية

تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة

بدعوة السادة العملاء ورجال الأعمال والمستثمرين وملاك السفن ووكلاء الخطوط الملاحية بموانى الإسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد والسويس

إلى الميناء الجاف بمنطقة النوبارية غرب الإسكندرية الكيلو ٣٧ طريق إسكندرية - القاهرة الصحراوى



★ حيث يقدم الميناء الجاف الخدمات التالية:

★ **خدمة التخزين الجمركى للسيارة الواحدة بجنيه واحد فى اليوم بالساحات المكشوفة وخمسة جنيهات داخل المخزن**

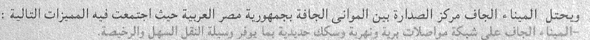
★ **خدمات تكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت**

★ **خدمات تكاملية للبضائع الواردة على السفن بنظام المشارطة بتوفير خدمة التخليص الجمركى والشحن والتفريغ والنقل من السفن إلى كافة إنحاء جمهورية مصر العربية.**

★ **خدمات التخزين للسيارات بنظام الإفراج المؤقت (التربتيك)**

★ **خدمات التخزين والتحميل والتعتيق والفرز والوزن.**

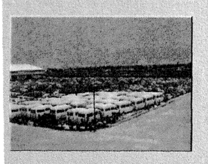
★ **خدمات النقل بين الميناء الجاف وكافة انحاء جمهورية مصر العربية.**



ويحتل الميناء الجاف مركز الصدارة بين الموانى الجافة بجمهورية مصر العربية حيث اجتمعت فيه المميزات التالية :

- الميناء الجاف على شبكة مواصلات برية ونهرية وسكك حديدية بما يوفر وسيلة النقل السهل والرخيصة.
- مساحة الميناء الجاف ٤٨ فدان.
- توافر مساحات مغلقة للتخزين حوالى ٣٢٠٠٠ متر مربع موزعة على أربعة مخازن مجهزة.
- موازين بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن.
- توافر الإدارة الجمركية داخل الميناء الجاف.
- توافر عناصر الأمن بالميناء الجاف.
- أسوار وأبراة حراسة.
- نقطة شرطة مستقلة.
- شبكة إطفاء آلية تغطى أرجاء الميناء الجاف.
- مصدر مياة تبادلى يخدم شبكة الإطفاء.
- مصادر طبيعية للمياة والكهرباء.
- إضائة تغطى كافة أرجاء الميناء الجاف.
- وحدة إسعاف وإطفاء سيارة.

وتوفر شركة المستودعات المصرية العامة الأطقم الفنية المدربة على كافة عمليات التخزين.





كما تضع إمكانيات أسطولها الضخم من المعدات فى خدمة عملائها بالميناء الجاف بتوفير المعدات التالية:-

- ٧٩ سيارة نقل حملات من :١٢: ٣٠ طن
- ١١٣ ونش شوكة حولات من: ٣:٣٥ طن
- ٢٣ ونش رافع حمولات من : ١٠: ٤٠ طن فضلا عن سيارات القلاب واللوادر.

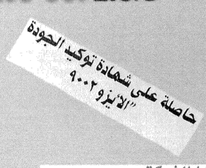
نرحب بالسادة العملاء لزيارة الميناء الجاف بالكيلو ٣٧ طريق اسكندرية / القاهرة الصحراوى

للاستعلام : المركز الرئيسى داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية : تليفون: ٤٨٠٢٢٧٦ - ٤٨٠٤٦٢١ فاكس ٤٨١٩٥٩١

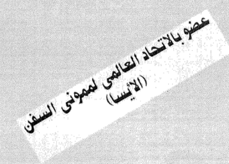


الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م

THE EGYPTIAN SUPPLY & CONTRACTING CO. E.S.C







نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة وجافة ومشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح والماكينة والأجهزة البحرية وقطع الغيار والغازات الصناعية ومهمات اللحام وتقديم كافة الخدمات واستيراد كافة مايلزم من تموين السفن برسم الترانزيت والمناطق الحرة .
وتقوم باستيراد وتوفير كافة متطلبات المصانع والشركات من الخارج برسم الوارد وتوريدها للعملاء خالصة الرسوم الجمركية .
- كما تقوم الشركة بالعمل بنظام رسم الوارد وبضائع الأمانة والوكالة التجارية وتسويق منتجات الشركات العالمية بالسوق المصرية عن طريق معارضها داخل البلاد .

نشاط الأشغال

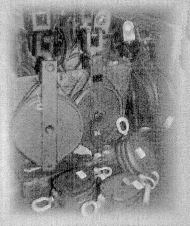
تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية والميكانيكية والدهان والمعالجة الكيماوية بأحدث الأجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والتنوك سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه فى جميع موانى الجمهورية و داخل البلاد .
- أعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمبانى والانشاءات حيث ان الشركة عضو بالإتحاد المصرى لمقاولى التشييد والبناء .
- جميع عمليات التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل وكى ونظافة ونقل مخلفات السفن خارج الموانى.

نشاط توريد المياه العذبة

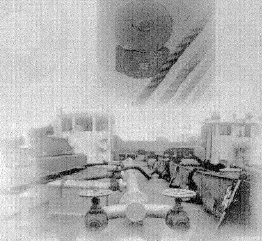
تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانى السويس والبحر الأحمر ومينائى بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية.

نشاط الوكالة الملاحية

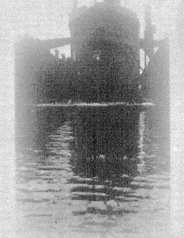
تقوم الشركة بكافة أعمال الوكالة الملاحية والسمسار البحرى وأعمال السياحة والتخليص الجمركى ومناولة البضائع والأعمال المرتبطة بها وأعمال النقل ونقل مخلفات السفن وتمتلك الأصول التى تمكنها من تحقيق أغراضها.



توريدات وتموين سفن



أعمال توريد المياه العذبة
للسفن والمؤسسات بالمناطق النائية

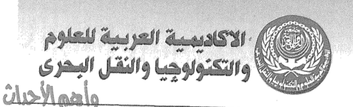


أعمال أشغال وخدمات بحرية

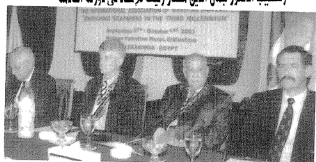
عناوين الشركة

لمركز الرئيسى: ٢ طريق الحرية - الاسكندرية
ت: ٤٨٧٠٥٥٠ - ٤٨٦٣٧٨٣ / فاكس: ٤٨٧٨٢٧٠
قم بريدى : ٢١٥١٧ /صندوق بريد : ٢٠٢٥ - الاسكندرية
نطاع السويس البحر الأحمر: عمارة مصطفى حزين بور توفيق - السويس
ت : ٢٢٠١٣٢ - ٢٢٦٨٧٩ - ٢٢٦٨٨٠ / فاكس : ٢٢٤٣٠٦ / تلكس ٦٦١٣٢ / صنوق بريد : ٣٢

قطاع الاسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الاسكندرية
ت: ٤٨٠٥٢٣٤ - ٤٨٠٢٨٥٤ - ٤٨٠١٢١٩ / فاكس: ٤٨٠٢٥٦٤ / تلكس : ٥٤١٨٣ صندوق بريد : ٩٢٣
المعرض : ٧شارع وكالة الليمون بالاسكندرية ت: ٤٨٤٣٦٥٣
مكتب القاهرة : ٤١ شارع طلعت حرب/ ت: ٣٩٢٥١٣٨ / برقياً : كونساب على جميع موانئ الجمهورية
قطاع بورسعيد ودمياط : شارع الجمهورية والجبرتي
ت: ٢٢٠٠٨٧ - ٢٢٠٦٢٢ - ٢٢٠٦٢٣ - ٢٢٧٥٨٨
فاكس : ٢٢٠٦٢٤ / تلكس : ٦٣٠٣٠ / كيس بريد : ١٢٥



إجتماعات الدورة الرابعة لمجلس إدارة الإتحاد الدولى للجامعات البحرية في ضيافة الأكاديمية العربية بالإسكندرية وتنصيب الدكتور جمال الدين مختار رئيساً للإتحاد فى دورته القادمة



جانب من مراسم تنصيب الدكتور جمال الدين مختار رئيساً للإتحاد الدولى للجامعات البحرية

استضافت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى لأول مرة إجتماعات الجمعية العمومية للدورة الرابعة للإتحاد الدولى للجامعات البحرية والمؤتمر البحرى الدولى المصاحب لها تحت عنوان "**إثراء العاملين بالبحر بالمهارات والقدرات التى تمكنهم من مواجهة متطلبات القرن الثالث والعشرين**" فى الفترة من ٢٧ سبتمبر وحتى أول أكتوبر بفندق هلنان فلسطين بحدائق المنتزة بالإسكندرية .

عقدت الدورة إجتماعاتها برعاية وتمويل مؤسسة Nippon Foundation اليابانية وحضرها بدعوة من رئيس الأكاديمية سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية ورئيس الجامعة البحرية الدولية بالسويد ورؤساء الجامعات البحرية فى أمريكا واليابان وكوريا والصين وروسيا وتركيا والسويد وأستراليا وبولندا وبلغاريا وألمانيا ورومانيا.

تم خلال الإجتماعات تنصيب الدكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى رئيساً للإتحاد الدولى للجامعات البحرية فى دورته القادمة تنفيذاً لقرارات اللجنة التنفيذية لمجلس إدارة الإتحاد فى دورته التى عقدت بالولايات المتحدة الأمريكية شهرى مايو وسبتمبر العام الماضى.

وكان الإتحاد قد أنشئ بهدف وضع المعايير المتميزة للمناهج والمستويات القياسية فى التعليم والتدريب والسلامة البحرية فى العالم وتتكون اللجنة التنفيذية بالإتحاد من ست جامعات بحرية تمثل كل منها قارة من قارات العالم بالإضافة إلى الجامعة البحرية الدولية.

تهنئة

أسرة تحرير مجلة إنترناشونال

وجميع العاملين بها

يتقدمون بأجمل التهانى

للسيد اللواء بحرى

محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة

الهيئة العامة لميناء الإسكندرية

على الثقة الغالية التى أولاها سيادته

معالى الدكتور/ عاطف عبيد

رئيس مجلس الوزراء المصرى

بتجديد فترة رئاسته للهيئة العامة لميناء الإسكندرية بالدرجة الممتازة بالقرار رقم ٢٢٦ لسنة ٢٠٠٤ وذلك لما تحقق من تطوير وإنجازات هائلة طوال فترة رئاسته للهيئة

ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح

فى ظل القيادة الرشيدة لفخامة

الرئيس محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية

لقب "أستاذ عالمى متميز" للدكتور أحمد عبد المنصف محمود

منحت الجامعة البحرية الدولية بالسويد التابعة للمنظمة البحرية الدولية الدكتور أحمد عبد المنصف محمود عميد معهد النقل الدولى واللوجستيات بالأكاديمية وأحد مؤسسى الجامعة البحرية الدولية فى الفترة (من ١٩٨٣ إلى ١٩٨٨) *لقب أستاذ عالمى متميز* خلال الإحتفال الكبير الذى أقيم بمقر الجامعة بمالمو بالسويد يوم ١٢ أكتوبر ٢٠٠٣ وحضره أكثر من مائة شخصية بحرية عالمية لتخريج دفعة ٢٠٠٣ من طلبة الجامعة.

أن هذا التقدير العلمى العالمى جاء ليكلل بالنجاح تاريخ حافل من البحث العلمى المتواصل والجهد الجاد لابن من أبناء النيل العظيم أضاف بفكره إلى المكتبة الإقتصادية علماً فعالاً لقطاع كبير من الإقتصاد القومى بحصوله على أول درجة دكتوراه فى إقتصاديات النقل البحرى فى الشرق الأوسط عام ١٩٧١ من جامعة اسموث الهولندية للإقتصاد فى روتردام.

الدكتور أحمد عبد المنصف محمود تخرج من الكلية البحرية المصرية عام ١٩٤٨ وحصل على ليسانس الحقوق عام ١٩٥٤ وهو مؤسس قسم إدارة وإقتصاديات النقل البحرى بالأكاديمية عام ١٩٧٢ حتى أصبح نائباً لرئيس الأكاديمية للدراسات العليا فخبيراً عالمياً لبرنامج (ترينمار) التابع لبرنامج الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ومؤسس معهد النقل الدولى واللوجستيات بالأكاديمية فعميداً له حتى الآن وهو أيضاً مؤسس ورئيس مجلس إدارة الجمعية المصرية البحرية وله العديد من المؤلفات والأبحاث والمقالات تشمل كل ما يتعلق بقضايا إقتصاديات النقل البحرى.

WORLD MARITIME UNIVERSITY

Ahmed Abdul Monsef

PROFESSOR EMERITUS



حفل تخرج أوائل إمتحانات الشهادات الأهلية للربابنه والضباط والمهندسين البحريين دور يناير ٢٠٠٤ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى



شمس جديدة تسطع



المهندس حمدى الشايب
وزير النقل



لواء/عصام بدوى
رئيس قطاع النقل البحرى



لواء/محمد يوسف
رئيس هيئة ميناء الإسكندرية

★ مشروع تحويل الميناء إلى ميناء يعمل بنظام التجارة الإلكترونية.

★ تطوير واعادة مبنى محطة الركاب البحرية.

★ مشروع تطوير الطريق الشريانى.

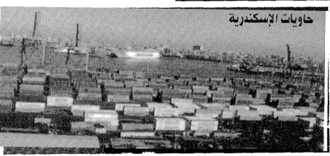
★ تعميق وتطهير الممرات الملاحية وأماكن رباط السفن على الأرصفة.

★ تحديث الموازين العاملة بالميناء.

★ تطوير باب ٢٧ و باب ٥٤ وحوض النوبارية.

نبذة عن ميناء الإسكندرية:
يعتبر ميناء الإسكندرية من أقدم موانى العالم، حيث تمتد جذوره إلى حوالى ٤٠٠٠ عام، ويرجع تاريخه إلى ما قام به الفراعنة قديماً حوالى عام ١٩٠٠ ق.م بإنشاء ميناء غرب جزيرة فرعون "فاروس". وكانت تلك الميناء تسمى "راكودة" وموقعها فى الناحية الشمالية بجزيرة "فاروس"، وهى "راس التين" الحالية. ومنذ عدة قرون حدث هبوط كبير لهذا الميناء، كما غطت الرمال الجزء الاكبر منها، ولكن أمكن رصد بعض بقاياها تحت الماء أوائل القرن الماضى. ثم جاء الإسكندر الاكبر عام ٣٣١ ق.م. وعهد إلى المهندس/ دينوقراط بتشييد ميناء الإسكندرية، وتم ذلك بوصل جزيرة فاروس بالشاطئ بواسطة جسر طوله حوالى ١٢٠٠ متر وعرضه ٢٠٠ متر (كان يسمى التيبتاسنار)، وبذلك تكون حوضان أحدهما فى الشمال الشرقى، وكان يستعمل فى الاغراض الحربية (موقع الميناء الشرقى حاليا) والآخر الجنوب الغربى، وكان يستعمل فى الاغراض التجارية (موقع ميناء الإسكندرية الحالى).
وفى عهد محمد على انشئت عدة أعمال صناعية بحرية بالميناء الغربى وأهمها دار الصناعة وترسانة الإسكندرية، وكان لحفر ترعة المحمودية عام ١٨١٩ شأن كبير فى إزدهار الإسكندرية وسهل نقل التجارة وفى سنة ١٨٥٢ تم إنشاء خط سكة حديد بين الإسكندرية والقاهرة لربط الميناء الأول بالعاصمة، وتم إستمرار النمو. وفى عام ١٩٥٣ تم إنشاء حوض منفصل للبترول، وتم إنشاء أرصفة الركاب عام ١٩٦٠، وأرصفة صوامع الغلال. وفى عهد الرئيس محمد حسنى مبارك شهد ميناء الإسكندرية تطوراً كبيراً ليواكب التطور السريع الدائم فى حركة السفن والتطور فى وسائل النقل بصفة عامة إهتم سيادته بتحديث ميناء الإسكندرية، وذلك للقضاء على الإختناقات والتكدسات التى حدثت بالميناء نتيجة للحركة الدائمة داخله، كذلك لربط ميناء الإسكندرية والدخيلة بالطرق السريعة الدولية. فتم إنشاء ميناء الدخيلة الذى يعتبر إمتداد طبيعى لميناء الإسكندرية، وقد تم تشغيل ميناء الدخيلة مرحلياً عام ١٩٨٦ لمواكبة تطور حركة السفن ووسائل الشحن والتفريغ والحاويات وحركة التجارة الإلكترونية.

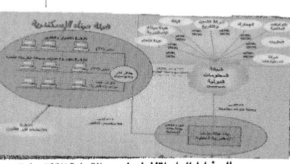
حوار ياسمين عبد المجيد



* والنموذج الذى أمامنا اليوم يتمثل فى شخصية جديدة - ثرية، تفوح بأريج الجهد والإجتهاد وتضفى حولها أجواء العطاء والخير للعاملين معه حيث يعتبروه قدوة يعيش بينهم ويعمل بهم ومعهم. فكان تقدير العاملين لسيادته حباً وعرقاً وجهداً، تفانياً لخدمة هذا الصرح العملاق الذى يتولى قيادته (أم الموانى وأقدمها) هذه الشخصية ليست غريبة عنا وعن العاملين فى هذا القطاع الحيوى. فقد كانت هذه الشخصية علامة بارزه فى القوات البحرية شهد لها العديد من القيادات بالكفاءة والخبره والعطاء فى ذلك الوقت واليوم تواصل هذه الشخصية مسيرة الإنجاز والتطوير داخل ميناء الإسكندرية والدخيلة مع اللواء بحرى / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية حاولنا أن نقترب من سيادته لنتعرف على مدى رؤيته وخطته فى إدارة هذا الصرح العملاق لتحديث مينائى الإسكندرية والدخيلة وبنيتها الأساسية للحاق بالحركة الدائبة للتطوير العالمى، فقد تم إتخاذ الإجراءات السريعة الحالية والمستقبلية لتطوير مينائى الإسكندرية والدخيلة وذلك بتوجيهات السيد المهندس حمدى الشايب لذا أجرينا هذا الحوار مع سيادته الذى إتصف بالصدق والموضوعية.

يكثر الكلام عن تطوير وتحديث الموانى المصرية فهل يمكننا التعرف على التطوير والتحديث ومشروع تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء يعمل بنظام التجارة الإلكترونية والرقابة الإلكترونية بالكاميرات وتطوير وإعادة مبنى محطة الركاب البحرية؟

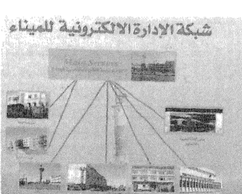
سوف نقوم تنفيذ نظام المعلومات المتكامل (الإدارة الإلكترونية لهيئة ميناء الإسكندرية والدخيلة) وربط قطاعات الهيئة من خلال شبكة واحدة لتحقيق الإدارة الإلكترونية للميناء وتنفيذ البرامج التطبيقية لتحويل الدورة المستندية اليدوية المعمول بها بالميناء إلى دورة مستندية يتم تداولها إلكترونياً. وتم ربط جميع الجهات المتعاملة مع الميناء سواء كانت حكومية أو غير حكومية بنظام التجارة الإلكترونية وذلك لتداول الوثائق المتعلقة بحركة السفن والبضائع والبضائع الخطرة من خلال شبكة المعلومات وتم تنفيذ هذا المشروع على عدة مراحل بالتعاون مع ميناء برشلونة الأسبانى لسرعة تشغيل الميناء.
* تنفيذ مشروع الرقابة الإلكترونية بالكاميرات بالمسطح المائى والأراضى والتحكم فى البوابات إلكترونياً وربطه مع مشروع نظام المعلومات المتكامل.



المخطط العام لتنفيذ مشروع التجارة الإلكترونية

على ميناء الإسكندرية والدخيلة

ALEXANDRIA PORT AUTHORITY



*** مشروع تطوير وإعادة تأهيل مبنى محطة الركاب البحرية :**

ويهدف المشروع العاجل إلى تحويل مبنى محطة الركاب الحالى ميناء الإسكندرية إلى محطة حديثة على الطراز العالمى تجمع بين العناصر الكلاسيكية المعمارية إلى جانب أحدث التجهيزات فى الحركة والميكنة بالإضافة إلى الأنظمة الكهروميكانيكية وأنظمة الحماية والإنذار الحديثة ونظام السيطرة والإتصالات والمعلومات، كما تشمل تحقيق تطوير شامل بمستوى التشطيب الداخلى مما يؤدى إلى طفرة فى مستوى المبنى وإمكانياته الحديثة التى يوفرها للحركة السياحية بميناء الإسكندرية ، وبالنسبة لإعادة تصميم نظام الحركة الداخلى مواقع الجمارك والجوازات لكل من حركة الركاب الصادر والوصول ، فقد تم تخصيص صالة سفر ووصول وحقائب وميكنة ومناولة حقائب لهم، وبما يتمشى مع الأعداد المتوقعة بحركة الركاب وبسعة ١٠٠٠ راكب فى السعة لتوفير الخدمات وتيسير حركة السائحين. وهم مستعملى المحطة من رواد السفن السياحية والسفن الزائرة، فقد تم عمل الآتى:

التركيز على توفير الخدمات السياحية والترفيهية والأسواق الحرة والمطاعم والكافتيريات ومقار شركات الملاحة والإستعلامات.

- توفير وسائل الحركة الحديثة وتشمل المصاعد والمصاعد البانورامية والسلالم المتحركة مما يوفر سهولة التنقل بين المستويات وتحديث الحركة فى المبنى بالإضافة إلى ميكنة حركة الحقائب والأمتعة.

- تطوير الموقع العام والساحات الخارجية للمحطة بمستوى جمالى متميز وتوفير أماكن إنتظار أتوبيسات السياحة وأعمال اللاندسكيب والمقاعد والأرضيات الخارجية، وإنشاء ساحتين للأسواق التقليدية لخدمة السائحين بمستوى دولى متميز وبوابات للسيطرة والتحكم.

ماذا عن مشروع تطوير الطريق الشرياني وتطوير باب ٥٤ وحوض النوبارية وتعميق وتطهير الممرات الملاحية وأماكن رباط السفن على الأرصفة وإنشاء رصيف للركاب بميناء الدخيلة وتطوير باب ٢٧ وتحديث الموازين العاملة بالميناء؟

*** مشروع تطوير الطريق الشريانى:**
تبلغ مساحة المشروع ١٣٠ ألف متر مربع وتشمل تطوير وإعادة تخطيط الطريق والساحات بالمنطقة من باب ١١ حتى باب ٢٢ بميناء الإسكندرية ، ويشتمل المشروع على تطوير الطريق الشريانى وطرق خدمة وأعمال البنية الأساسية ومدخل جديد للميناء بباب ٢٢ ومركز خدمات مجمع وأسوار بتكلفة ٢٥ مليون جنيه ، كما يشتمل على ردم هويس المحمودية الغير مستغل وخلق ساحات جديدة بالميناء تقدر بحوالى ٥٠ ألف متر مربع ، كذا تطوير أرصفة وساحات وإزالة العشوائيات وإنشاء شبكة إتصالات ومعلومات جديدة ومنع إلقاء الصرف الصحى بالمسطح المائى.

*** تطوير باب ٥٤ وحوض النوبارية:**
يشتمل المشروع على ساحتى دخول وخروج الشاحنات للميناء والتى ستصبح نقطة الدخول الرئيسية لدخول وخروج الشاحنات من محور النوبارية إلى الطريق الساحلي الدولى دون المرور بالكتلة السكانية المحيطة بالميناء مما يؤدى إلى منع التكدس فى منطقة حوض النوبارية ومناطق خدمة محطة الأرصفة المتعددة الأغراض (٧١ ، ٨١) الجديدة وأرصفة الغلال والبترول وتيسير حركة الشاحنات من وإلى الأرصفة المحيطة ومنع الدورانات الأرضية وأضافة المساحة الأرضية الجديدة من مخازن الأخشاب القديمة وإستغلالها لتوفير مركز خدمات حديث وساحة الدخول والخروج إلى الطريق السريع بمساحة ٨٠ ألف متر مربع وبتكلفة ٢٥ مليون جنيه.

* تعميق وتطهير الممرات الملاحية وأماكن رباط السفن على الأرصفة وإنشاء الأرصفة المتخصصة حيث تم إنشاء رصيف إمتداد ٨٥ بطول ٣٠٠ متر وبغاطس ١٤ متر ليستقبل السفن ذات الحمولات الكبيرة ٤٠ ألف طن فأكثر .

* إلغاء أنشطة إصلاح السفن بالمنطقة من باب ٩ حتى باب ١١ مع إعادة تخطيط المنطقة لتصبح مركز ترفيهى سياحى يوفر واجهة بحرية جديدة بمدينة الإسكندرية.

* إنشاء كوبرى علوى ليصل ميناء الدخيلة بالطريق الدولى السريع بدون المرور على الكتلة السكانية خارج الميناء ، وذلك لربط ميناء الدخيلة بمسار الطرق السريعة الإقليمية لمحافظة الإسكندرية ويشمل المشروع على الربط مع الطريق الدولى إبتداء من تقاطع الطريق الدولى السريع مع مسار سكك حديد الدخيلة من خلال أربعة منازل ومطالع إلى مسار أرضى من إتجاهين على جانبى مسار السكك الحديدية المؤدى إلى ميناء الدخيلة بطول ١.٥ كم ثم كوبرى علوى على مسار السكك الحديدية بطول ٦٠٠ متر يعبر طريق العجمى إلى داخل الميناء كما يعبر حوش السكك الحديدية الخاص بميناء الدخيلة وينتهى إلى ساحات جديدة مقترحة الدخول والخروج الداخلية وذلك فى الموقع الخالى فى الجهة المقابلة لمنطقة إنتظار السيارات الخارجية بالميناء .

باب ٢٧

* دراسة إنشاء رصيف للركاب بميناء الدخيلة.

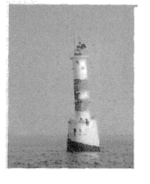
* تطوير باب ٢٧ وإنشاء كوبرى لربطه بالطريق الدولى السريع الصحراوى والزراعي.

بطول ٣٠٠ متر وعمق ١٤ متر لإستقبال السفن التى تزيد حمولتها عن ٤٠ ألف طن

* تطوير وتحديث الموازين العاملة بالميناء وجعلها تعمل إلكترونياً لسرعة عملية الشحن والتفريغ والقضاء على التكدس داخل الميناء.

لتحقيق تلك المشروعات فقد بذل العاملين بميناء الإسكندرية والدخيلة الجهد الجهيد لتحقيق تلك الإنجازات وتم تدريبهم ليصلوا إلى أعلى مستوى من الخبرة والكفاءة ودعم روح التعاون بين جميع إدارات هيئة ميناء الإسكندرية وذلك لينافس الموانى العالمية وخاصة موانى حوض البحر المتوسط

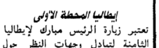
وفى نهاية لقائنا مع سيادته توجهنا بالشكر لسيادته على سعة صدره وتمنينا لميناء الإسكندرية والدخيلة تحت قيادته كل تقدم وازدهار



جولة ناجحة لصالح الشرق الأوسط

بقلم عبد السلام السيد أحمد

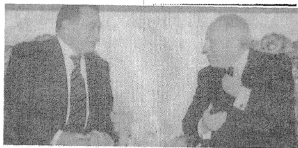
قام الرئيس محمد حسنى مبارك بجولة أوروبية هامة زار خلالها إيطاليا وفرنسا وبريطانيا، وقد كانت توقيت هذه الجولة بالغ الأهمية حيث تمت فى ظل التفاعلات السياسية التى تشمل المنطقة، وتصاعد حالة التوتر سواء فى فلسطين أو العراق، علاوة على المبادرات التى تستهدف الإصلاح فى الشرق الأوسط، وقد ركز الرئيس مبارك فى لقاءاته على المسائل المرتبطة بعملية السلام فى المنطقة ، وعلى القضايا الخاصة بالإصلاح السياسى والديموقراطى فى العالم العربى، وضرورة القضاء على مسببات العنف والصراع فى المنطقة، بجانب تنشيط أوجه التعاون فى مختلف المجالات خاصة بعدما أصبح الإتحاد الأوروبى يمثل قوة عظمى ثانية بالرغم من مظاهر الهيمنة والمتفرد الأمريكى.



إيطاليا المحطة الأولى

تعتبر زيارة الرئيس مبارك لإيطاليا الثامنة لتبادل وجهات النظر حول القضايا الإقليمية والدولية التى يمر بها العالم، وقد التقى سيادته مع سيلفيو بيرسكونى رئيس الوزراء الإيطالى الذى أعرب عن سعادته بأستقبال الرئيس وتطلعه للإستماع إلى آرائه فيما يتعلق بالوضع فى الشرق الأوسط، والدور التى تقوم به مصر كأهم دولة فى جامعة الدول العربية يرأسها .زعيم يسهم بفاعلية فى أمن وأستقرار الشرق الأوسط، وقد تطرقت مباحثات **مبارك/بيرسكونى** إلى الجهود المبذولة لحل مشكلة الشرق الأوسط، ومبادرات الإصلاح فى العراق بعد إستقرار الأوضاع، وتوقف مباحثات السلام، وشراسة أعمال العنف فى الأراضى الفلسطينية.

وقد أعرب **الرئيس مبارك** عن قلقه من سلبيات النزاع الفلسطينى الإسرائيلى الذى يعتبر العامل الأساسى لعدم إستقرار الأوضاع فى منطقة الشرق الأوسط، وأكد رفض الموقف المصرى والعربى فرض الإصلاحات من الخارج، وأن ذلك لا يعنى رفض الدول العربية للمساعدة، ولكن الرفض خاص بالمواصفات الجاهزة لتحقيق هذه الإصلاحات التى تبعد عن القيم والعادات والتقاليد العربية، واتفق الزعيمان على سرعة عودة السيادة للعراق العربية لإيقاف دوامة العنف الذى يعانى منها الشعب العراقى، والإسراع فى عودة الفلسطينيين والإسرائيليين إلى مائدة المفاوضات لتنفيذ ما تضمنته خريطة الطريق.



جلسة محادثات بين مبارك والرئيس الإيطالى تشامبى

وقبل مغادرة الرئيس مبارك أيطاليا إجتمع بالرئيس الايطالى كارلو تشامبى حيث تم الأتفاق على وجهات النظر بين مصر وأيطاليا التى تدعو لوقف العنف وتبديد السلبيات الخطيرة التى تنعكس على الرأى العام العالمى والعربى والأسلامى.



الرئيس مبارك يصافح بيرسكونى رئيس وزراء ايطاليا

فرنسا المحطة الثانية

عقد الرئيس مبارك جلسة مباحثات مع الرئيس جاك شيراك تناولت ثلاثة مواضيع : القضية الفلسطينية - وضع العراق- خطة الشرق الأوسط الكبير الأمريكية، وذلك بهدف تصحيح المسارات من أجل تحقيق السلام على المستوى الدولى والأوربى، وعرض الرئيس مبارك تشخيصاً دقيقاً للأوضاع فى المنطقة العربية ، وكيفية التعامل معها بالطريقة التى تضمن أستقرارها ، أما بالنسبة لمبادرة الشرق الأوسط الكبير فقد حذر الرئيس من أى محاولة لفرض نموذج إصلاح واحد على الدول العربية دون التشاور المسبق مع هذه الدول.

الرئيس مبارك فور وصوله باريس

بريطانيا المحطة الأخيرة

أختتم الرئيس **حسنى مبارك** جولته الأوروبية بزيارة قصيرة لبريطانيا حيث تم عقد مباحثات القمة التى تعتبر مكملة لمباحثات ايطاليا وفرنسا فى منزل تونى بلير الريفى بمنطقة تشيكرز بمقاطعة كنت البريطانية. وأستعرض الزعيمان سبل إعادة السلام بين الفلسطينيين والإسرائيليين، وإعادة الأمن إلى العراق، وقد أكد الرئيس مبارك رفض الإصلاحات التى تفرض من الخارج لأنها تشجع على الأرهاب ، وطالب بأن تكون الأولويات بالنسبة للشرق الأوسط إيجاد الحل السليم للنزاع العربى الإسرائيلى الذى يعتبر مصدر مشكلات المنطقة ،



الرئيس مبارك مع تونى بلير رئيس وزراء بريطانيا

وقد حذر الرئيس من الوضع الحالى فى العراق الذى أصبحت فيه السيادة العراقية مسألة شكلية، وأنه لابد من سرعة إيجاد قوات أمنية للدولة وحراسة الحدود والمؤسسات الإقتصادية.

إن مصر لا تتوانى فى إجراء الإتصالات الواسعة بقيادة رئيسها **محمد حسنى مبارك**، وذلك عن طريق الزيارات المتعددة التى يقوم بها للدول العربية والأوروبية وبالخصوص زيارته القادمة للولايات المتحدة فى شهر إبريل الجارى بغرض شرح رؤية مصر والخطوات التى تتخذها لتدعيم هذه الرؤية خاصة بعدما أصبح مركز مصر وسياسات رئيسها عاملاً رئيسياً للتأثير إيجابياً لما يتعرض له العالم، وسيطلب الرئيس مبارك من بوش شرحاً لمعنى الشرق الأوسط الكبير.

***

نشـــاط مكـثف للمـرأة فـى بيـروت

تم فى العاصمة اللبنانية بيروت إفتتاح "منتدى المرأة العربية والنزاعات المسلحة" بحضور ٩ سيدات أول من الدول العربية ووفود من ١٦ دولة، وقد شاركت مصر فى المنتدى بورقة وطنية أستعرضت الإتفاقيات الدولية والقانون الدولى فى مجال مكافحة النزاعات المسلحة، وعرض لدور المرأة فى النزاع المسلح وسبل حمايتها، وإلقاء الضوء على قضية المرأة كضحية لهذه النزاعات.

وألقت السيدة سوزان مبارك فى الجلسة الإفتتاحية للمنتدى بصفتها رئيسة قمة المرأة العربية الأولى التى عقدت فى القاهرة . هذا وقد أكد المنتدى أهمية حركة السيدة سوزان مبارك الدولية للمرأة من أجل السلام التى أعلنتها فى مؤتمر المرأة والسلام عام ٢٠٠٢ بمدينة شرم الشيخ وتم تسجيلها رسمياً فى چنيڤ.

وتناول المنتدى ثلاثة محاور رئيسية هى:

- المرأة والتشريعات والآليات المتعلقة بالنزاعات المسلحة.
- الأوضاع الإجتماعية والإقتصادية والسياسية والثقافية.
- دور المرأة العربية وسبل تمكينها من بناء العدالة والسلام.

وقد أختتم المنتدى أعمالة بإصدار الإعلان الذى تضمن:

* تمكين المرأة العربية من المشاركة الكاملة فى حياة المجتمع تشريعياً وسياسياً وإقتصادياً وإجتماعياً وتربوياً وثقافياً وإعلامياً .
* ضرورة حفظ موقع المرأة فى جامعة الدول العربية.
* مشاركة المرأة فى العمل من أجل صنع وبناء السلام وحل النزاعات الوطنية والدولية.
* إعتراف المجتمع الدولى والمؤسسات بأن العنف ضد المرأة جريمة حرب.
* ضمان حق المرأة فى التعليم والعمل والأئتمان والضمانات الإجتماعية والصحية وضمان الشيخوخة.
* تخصيص برامج لنشر الوعى حول حقوق المرأة ومشاركتها وتمكينها فى جميع وسائل الإعلام.
* العمل على محو أمية المرأة العربية فى مجال المعلومات والأتصال وتمكنها من الأطلاع على قاعدة المعلومات الضرورية المخزونة فى برامج الأنترنت.
* تقدير لدور المرأة اللبنانية فى مراحل النزاع المسلح وصمودها فى مواجهة الإحتياجات والإعتداءات الأسرائيلية، ووقوفها بجانب الرجل مما أدى إلى تحرير معظم الأراضى اللبنانية.
* التقدير العميق لقيادة فخامة الرئيس العماد أميل لحود رئيس الجمهورية سيرة الدولة فى لبنان ، والسيدة اندرية لحود عقيلة الرئيس على عنايتها بالجوانب المتعددة للقضايا الإجتماعية ورعايتها الكريمة لمنتدى المرأة العربية والنزاعات المسلحة.
* تأكيد دعم صمود أهلنا فى الجولان العربى السورى، وأدانة التهديدات التى توجهها أسرائيل للشقيق سوريا وتأكيد دعم لبنان ومقاومته لإستكمال تحرير الأرض.
* مساندة الشعب العراقى فى ممانعته للأحتلال الأجنبى والوقوف بجانبه للحفاظ على وحدة أرضه وتقرير مصيره بنفسه.

على هامش المنتدى :

- أحتفلت لبنان باليوم العالمى للمرأة بمركز "بيال" فى بيروت ، وقد تضمن الأحتفال فقرة ثقافية تضمن شعر لنضال الأشقر ، وفرقة فنية لفرقة "كاراكلا".
- ثم عقد أول إجتماع للمجلس الأعلى لمنظمة المرأة العربية الذى يعتبر واحداً من أربعة أجهزة تضمها المنظمة ، وأشترك فى هذا الإجتماع السيدات الأول فى ٩ دول عربية حيث تمت مناقشة إستراتيچية وخطط وبرامج المنظمة ، وسبل تعزيز التعاون والتنسيق العربى المشترك فى مجال تطوير وضع المرأة وتدعيم دورها فى المجتمع.
- أقيم معرض تحت عنوان "من أعمالهن" بفندق فينسيا بيروت حيث سلط الضوء على مساهمات المرأة اللبنانية فى المجالات الفنية، وقد زارت رئيسات الوفود النسائية المعرض الذى ضم لوحات فنية مختارة لأبرز الفنانات اللبنانيات.

سيدة مصر الأولى تراس وفد مصر فى المنتدى

الإحتفاء بسيدة مصر الأولى

أهدت السيدة راندا برى قرينة رئيس مجلس النواب اللبنانى ورئيسة جمعية رعاية المعاقين للسيدة سوزان مبارك درع الجمعية تقديراً لجهودها الكبيرة فى مجال رعاية الفئات ذوى الإحتياجات الخاصة بمصر، وتسلمت سيدة مصر الأولى أيضاً درعاً بإسم **مجمع نبيه برى الثقافى** تقديراً لجهودها فى نشر الوعى الثقافى من خلال برنامج القراءة للجميع والمكتبات.

قرينة الرئيس اللبنانى لحود تتوسط سيدة مصر الأولى وقرينة الرئيس الأسد

منتدى المرأة العربية والتكنولوجيا

أعلنت الدكتورة فرخندة حسن الأمين العام للمجلس القومى للمرأة وعضو الوفد المصرى أن مصر ستستضيف المنتدى الثانى للقمة وهو منتدى المرأة العربية والتكنولوچيا، وقد تم تحديد أربعة محاور للمنتدى تدور حول العلم وأهمية مشاركة المرأة العربية . وقد أعدت لجنة التدريب والتعليم والبحث العلمى بالمجلس القومى للمرأة الورقة الوطنية المصرية التى سيتم طرحها فى هذا المنتدى، كما سيتم عرض فيلم تسجيلى عن المرأة العربية والتكنولوچيا.



الملكة رانيا قرينة عاهل الأردن

خواطر

حول موضوع حبس الصحفيين فى جرائم النشر

نفاذاً لتوصية السيد الرئيس بإلغاء عقوبة حبس الصحفيين فى جرائم النشر والرأى عموماً تشعبت الآراء وكثر الحديث وتعددت المقترحات ولكن المسألة ليست بهذه البساطة لأنه يتعين الملاءمة بين أمرين هامين أولهما حماية سمعة الشرفاء من التشهير وثانيهما بث الطمأنينة لدى الصحفى أو صاحب الرأى ورفع السلاح المشهر عليه وهو الحبس، وإذا تناولنا هذين الأمرين بصراحة نجد الآتى :

أولاً : من الوارد أن يستعمل الصحفى قلمه كأسلوب للضغط أو الإبتزاز إذ ليس أصحاب الرأى كلهم من الملائكة بل أن هناك من يستبيح تسخير قلمه لتحقيق أغراض شخصية فكيف نحمى الشرفاء من أمثال هؤلاء.

ثانياً : من الوارد أن يقال أن الخبر أو المقال الذى نشره الصحفى من شأنه تكدير السلم العام أو بث الفزع أو الإخلال بالأمن الإجتماعى أو الإقتصادى وهذه كلها عبارات مطاطة يمكن أن تطال أى صاحب رأى وبالتالى فهى سيف مسلط على حرية التعبير بالنسبة للصحفى الشريف الذى لا يتغيا سوى المصلحة العامة.

ثالثاً : إن تأثير الصحافة فى الرأى العام بالغ الأهمية إذ يستطيع الصحفى أن يخلق من تصرف مسئول فاسد حملة رأى عام بما يستتبع ذلك من بث الرعب فى نفوس المسئولين الشرفاء، وهو ما يؤثر سلباً على المجتمع .

رابعاً : يجب ألا ينظر إلى الصحفى على أنه "مميز" ولا يسأل عما يكتب بل مسئوليته تكون أشد لأنه يطرح أفكاره وآراءه فى مكاتيب يطلع عليها آلاف الناس والمفروض ألا يوجد أحد فوق المساءلة وهو ما يستدعى من الصحفى تحرى منتهى الدقة وأن يكون تحت يده دليل على ما يكتب.

خامساً : هناك تقصير من جانب الدولة وأجهزتها من حيث عدم مد الصحفى بالأخبار والمعلومات فهذا حقه وواجبه أن يكشف المتاعب فى الأجهزة الإدارية ومن هنا يلزم تخصيص مكاتب فى الوحدات الإدارية لمد الصحفى بالمعلومات والأخبار الحقيقية.

هذه بعض الخواطر التى تحتاج إلى دراسة حتى يمكن المواءمة بين حرية التعبير والرأى وبين حماية المسئولين خصوصاً والمواطنين على وجه العموم.



دكتور على عوض حسن



البحث فى سلوك ناقلات الحاويات فى الطقس الردئ

عن مجلة BIMCO BULLETIN FEB 2000

كلما زاد علمنا بالبحر كلما زادت دهشتنا وتعجبنا له. ولازال هناك الكثير مما لا نعرفه عن قوة البحر وطاقته الرهيبة.

هناك مثلاً حقيقة إن الموج فى شمال الاطلنطى وشمال الباسيفيكى يزداد إرتفاعاً . وإن هذه الظاهرة تحدث أيضاً فى المناطق البحرية الاخرى المعروفة بسوء الاحوال الجوية والتى لا توجد بها إمكانيات لقياس إرتفاعات الأمواج والإعلان عنها. لكن العديد من الوكالات المشتغلة بالطقس فى العالم ومجالس التحقيق فى الحوادث البحرية قد حذرت من هذه الظاهرة.

عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

وشركات التأمين البحرى أيضاً أشارت إلى زيادة حالات التلفيات التى تسبب فيها الطقس الردئ، مثل تحطم شبابيك الممشى فى السفن بالأمواج، والأحوال الجوية الإستثنائية أصبحت أكثر مما كانت فى السابق، ولم تعد قاصرة على المناطق سيئة السمعة مثل جنوب القارتين الإفريقية والأمريكية والبحار الشمالية وعلى مهندسى تصميم السفن ورجال البحر العمل لمواجهة تأثير الأمواج القوية التى وصلت قوتها الدافعة إلى ٦٠٠٠ رطل على القدم المربع، وبإعتبار أن موجة بهذه القوة الدافعة تتحرك بسرعة ٣٠ عقدة فإنه ينتج عنها طاقة - فى الجهة الأمامية من الموجة - قدرها ١٨ مليون رطل على القدم المربع فى الدقيقة لكن على رجال البحر أن يعملوا مع وجود مثل هذه الأمواج، ولكن أيضاً يجب إرشادهم بأنسب الطرق للسيطرة على سفنهم عند مواجهة الأحوال الجوية الحادة.

من الممكن القراءة عن أنسب الطرق لتفادى العواصف الإستوائية من خبرة الآخرين، لكن العواصف لا تشبه بعضها البعض ولا تتماثل ، وكذلك تختلف خواص السفن وسلوكياتها بإختلاف أنواعها وأحجامها، وعلى هذا يمكن أن تكون العبرة المستفادة من التعامل مع الطقس الردئ فى نوع من السفن لا يتناسب تطبيقها فى الأنواع والأحجام الأخرى من السفن.

فى المقال السابق خلص الكاتب إلى أن سفن ناقلات الحاويات آمنة بصفة عامة غير أن زيادة أحجامها وسرعاتها قد تجلب معها مشاكل معينة يجب التعرف عليها وتفاديها إذا أريد المحافظة على مستويات السلامة فى السفن.

وقد كان أداء وسلوكيات سفن نقل الحاويات العملاقة فى أحوال البحر العالى موضوع بحث يجرى فى الولايات المتحدة الأمريكية حيث قامت مجموعة من مهندسى تصميم السفن بدراسة حركة ناقلات الحاويات الكبيرة فى البحر وتأثيرها على نظم تثبيت الحاويات ، وقد دعت إلى هذه الدراسة الحادثة التى وقعت فى أكتوبر ١٩٩٨ لناقلة حاويات كبيرة هى C11 عندما صادفت طقساً ردياً أثناء عبورها المحيط الباسيفيكى حيث تكبدت خسائر جسيمة ودفعت عنها تأمينات طائلة. ونشر تقرير البحث بمعرفة "جمعية مهندسى بناء السفن والمهندسين البحريين SOCIGTY OF NAUACAL ARCHITECTS AND MARINE ENGINEERS SNAME .

ويثير هذا التقرير العديد من المخاوف.

فقدان توازن السفن:

إن ظاهرة التمايل الجانبى الحاد PARAMETRIC ROLLING دلت على أنها متكلة واجهت سفن نقل الحاويات الكبيرة والسفن الأخرى الطويلة عندما تسير فى طقس ردئ وتتخطاها الأمواج من خلفها، وهى ظاهرة تفقد السفينة بموجبها توازنها عندما تقبل موجة كبيرة آتية من الخلف تحت مؤخر السفينة فترفع المؤخر لأعلى مما يؤدى إلى حدوث ميل شديد للسفينة على أحد أجنابها ، وقد أشار الكاتب فى المقال السابق إلى أن التصرف الأمثل فى مثل هذه الحالة هو أن يدور الربان بسفينته لتواجه الأمواج بالمقدم.

لكن تقرير الخبراء الأمريكيين أفاد بأن نفس الميل الجانبى الشديد يمكن أن يحدث عندما تواجه السفينة الموج القادم من أمامها أيضاً. فبعد تحليل أداء ناقلة الحاويات الكبيرة C11 خلص التقدير إلى أن ظاهرة التمايل الجانبى الحاد يمكن أن تولد قوى أكبر من قوة النظم التقليدية لتثبيت الحاويات على ظهر السفن.

وطالب التقرير بضرورة إجراء أبحاث أخرى لمعرفة تأثير تصميمات السفن ومتطلبات التشغيل لناقلات الحاويات الكبيرة التى أصبحت الآن عماد صناعة النقل البحرى.

إن ما مرّ به طاقم ناقلة الحاويات C11 التى كانت تعبر المحيط الباسيفيكى من الصين إلى الولايات المتحدة الأمريكية كان كابوساً . فقد كانت السفينة خارج السيطره OUT OF CONTROL خلال محنة لمدة ١٢ ساعة فى أمواج هائجة عنيفة. ها هى سفينة ضخمة تتصرف كعائمة صغيرة تضربها عاصفة . وفقدت السفينة ثلث الحاويات التى كانت على سطحها (١٣٠٠ حاوية) فى البحر وتحطم وتلف ثلث آخر من الحاويات تلفاً شديداً.

وكون أن السفينة نجت فأن ذلك يرجع إلى قوة ومتانة بنائها. فالتمايل الجانبى العنيف بلغ بين ٣٥-٤٠ درجة على كلا الجانبين ، كما صادفت السفينة تأرجحاً طولياً حاداً PITCHING وإرتطاماً شديداً بالأمواج POUNDING وبلغت مياه الأمواج إلى السارية الأمامية FOREMAST وأنوار الملاحة بها .

وخلال أسوأ حالات المواجهة مع الأمواج إرتطمت إحدى الحاويات التى تخلصت من أجهزة تثبيتها بجدار غرفة جهاز التسيير (الدفة) فخرق الجدار مما سهل لمياه البحر أن تتسرب لهذه الغرفة وتغرقها، وظن الطاقم وقتها أن العنبر الخلفى للحاويات قد إنهار.

إرشادات المنظمة البحرية الدولية:

كان التمايل الجانبى الحاد الذى يحدث عندما يكون الموج من خلف السفينة أو من أحد أجنابها الخلفية QUARTER ، موضوع الإرشادات العملية للمنظمة البحرية الدولية التى تقدم النصح للربابنة عن كيفية تفادى المواقف الخطيرة فى مثل هذه الحالات. وعندما دار ربان السفينة C11 بسفينته لتواجه الموج بمقدمها كان قد تصرف التصرف السليم المفروض طبقاً لإرشادات المنظمة البحرية الدولية وكذلك طبقاً لقواعد السفن البحرية. لكن ماحدث بعد ذلك من حدوث تمايل جانبى حاد والسفينة مواجهة للأمواج لم يكن فى الحسبان.

وقد تناولت التحقيقات دراسة تصميم السفينة ذاتها وشكل بدنها تحت سطح الماء وفوقه، ودراسة إتزانها فى أحوال البحر المختلفة التى صادفت السفينة فى رحلتها بإستخدام الحاسبات، كما تم تجميع كل المعلومات المتاحة عن السفينة عند حدوث هذا التمايل الجانبى الحاد ، وأدت النتائج إلى معلومات إضافية وخرجت الدراسة بتوصيات بإجراءات يمكن تطبيقها لتقليل مخاطر تكرار ما حدث.

وتوصلت الدراسة إلى أن التمايل الجانبى الحاد والسفينة تواجه الموج يمكن أن يحدث عندما يكون زمن الموجة حوالى نصف زمن التمايل الطبيعى للسفينة NATURAL ROLLING ، وتكون السفينة تسير فى عكس إتجاه الموج أو تقريباً عكس إتجاه الموج، وأن يكون مستوى هبوط الموج TROUGH أقل من مستوى معين ومستوى إرتفاع الموج CREST أعلى من مستوى معين .

كما بينت الدراسة أن السفينة التى بها مؤخر مفلطح FLAT ومقدم منفرج FLARE هى أكثر السفن تعرضاً لهذه الظاهرة.

وتواجه هذه السفن إختلافات فى أحوال إتزانها بسبب البدن الإنسيابى الطويل تحت سطح الماء مع وجود أحمال كثيرة موزعة بالعرض على سطحها العريض، وذلك عندما تميل السفينة على أحد جانبيها وهى ترتكز على موجة عالية تمر تحت منتصفها تاركة طرفيها معلقين لا سند لهما، ومع الموجه التالية القادمة من الأمام ترتطم السفينة بها بشدة ويؤدى الإرتطام الشديد بالمقدم المنفرج إلى دفع السفينة وإجبارها على الميل نحو الجانب الآخر.

هذا ويشترك التمايل ROLLING والتأرجح PITCHING الشديدان فى إحداث ضغوط قصوى على نظم تثبيت الحاويات بالسفينة.

إجراءات التفادى:

تقدم الباحثون بعدد من التوصيات المهمة بإعتبار أن البحث أكد أن التمايل الجانبى الحاد هو ظاهرة يجب على مصممى بناء السفن ومصممى نظم

تثبيت الحاويات بالسفن ورجال البحر أن يعرفوها جيداً. وإقترح الباحثون على هيئات تصنيف السفن إعادة النظر فى المخاطر الخاصة بأسلوب تستيف الحاويات على ظهر السفن على أبنية السفن والتى قد تسبب التمايل الجانبى الحاد.

وفى مجال نظم تثبيت الحاويات ببعضها فيوصى الباحثون أن تكون مصممة بحيث تتحمل القوى الشديدة الناتجة عن التمايل الجانبى الحاد الذى يحدث أثناء سير السفن فى مواجهة الأمواج وبما لا يتعارض مع النواحى الإقتصادية.

فإن زيادة عمليات تثبيت وفك الحاويات قد تستغرق وقتاً طويلاً يؤدى إلى تعطيل السفن فى الموانئ ، وهذه الإجراءات المطلوبة من مصممى بناء السفن يجب أن تكون فى الإعتبار والإهتمام إذ أن سفن نقل الحاويات العملاقة يجرى وضع تصميماتها الآن.

وعلى الجانب الآخر ، فإن ملاك السفن والمسئولين عن تشغيلها والبحارة فى حاجة إلى نصائح وتعليمات معقولة وعملية لتلافى المشكلة ، ويدعو الباحثون إلى أهمية المنشورات الدورية والدراسات التعليمية لأفراد الطواقم على السفن، كما أن النصائح يجب أن تقدم المعلومات عن السلامة والمخاطر فى حالات مواجهة الأمواج وعن السرعة المناسبة لحالات البحر المختلفة وحالات الشحن وتستيف الحاويات بالسفن.

كما إقترح الباحثون ضرورة تحديث المنشور الدورى رقم ٧٠٧ الصادر من لجنة السلامة البحرية MSC التابعة للمنظمة البحرية الدولية تحت عنوان "تعليمات وتوجيهات للربابنة لتفادى المواقف الخطيرة أثناء السير والموج من الخلف أو من الأجناب الخلفية " لتشمل أيضاً توجيهات لتشغيل السفن التى تتعرض للتمايل الجانبى الحاد أثناء السير فى مواجهة الأمواج.

ويقترح الباحثون أيضاً أن هناك حاجة إلى زيادة الأبحاث لفهم تأثيرات أشكال أبدان السفن وإرتطامها بالأمواج أثناء التمايل والتأرجح وكذا تأثير وجود القرينة الجانبية الكبيرة BILGE KEEL والصهاريج المانعة أو المقللة للتمايل، وكذا أيضاً فهم العلاقة بين مواجهة الأمواج من الأمام وأحوال البحر مع مدة التمايل التى قد يحدث عنها التمايل الجانبى الحاد.

وبينما يفضل الباحثون الأمريكيون عمل البحوث عن طريق جمعية مهندسى بناء السفن والمهندسين البحريين SNAME فإن الحكومة الهولندية وافقت على رعاية الأبحاث حول عدد من حالات سلوك سفن نقل الحاويات فى البحر العالى لأهميتها.

وعلى جانب آخر، فقد جذبت الإنتباه سلامة ناقلات الحاويات الصغيرة مثل سفن الروافد / التغذية، وخاصة بعد الحادث الذى وقع للسفينة الصغيرة DONGEDIJK التى إنقلبت على جانبها بعد قليل من مغادرتها ميناء فى مصر منذ عامين. ولحسن الحظ حدث هذا فى مياة غير عميقة ولم ينتج عن الحادث خسائر فى الأرواح.

ففى البداية كان الظن أن السبب هو خطأ فى حساب إتزان السفينة بعد الشحن. ولكن مجلس التحقيق الهولندى إكتشف أن عدداً من الأخطاء فى التصميم كان هو السبب، وأن هذه الأخطاء موجودة فى عدد آخر من السفن الصغيرة المماثلة.

فقد كانت الجوانب الظاهرة من السفينة فوق سطح الماء FREE BOARDS غير كافية. وحدث عن ميل السفينة نحو الجانب الأيمن مع الموج أن دخلت مياة البحر إلى السفينة ونتج عنه زيادة ميل السفينة نحو هذا الجانب. كما أن الإتزان الإحتياطى -RESERVE STABILI TY كان قليلاً. هذا بالإضافة إلى أن ثُلثى الشحنة كانت فوق سطح السفينة وكانت عنابرها غير ممتلئة بالكامل بالحاويات SLACK وهذا جعل ذراع التوازن METACENTRIC HIGHT صغيرة. وهذه الأسباب مُجتمعة أدت إلى وقوع الحادث.

إنه خليط من الخطأ فى التشغيل مع قصور فى التصميم لتحقيق مطالب معاهدة خطوط الشحن الدولية ILLC هى التى تغلبت على السفينة الصغيرة.

كما أن الحكومة الهولندية أبدت إهتماماً بأسباب فقد الحاويات من ظهر السفن. وينتظر أن تنتهى البحوث الهولندية فى هذا الشأن بعد عامين لتطبيق المقترحات والتوصيات على بناء السفن الجديدة الصغيرة منها حمولة ٣٠٠ حاوية مكافئة والكبيرة حمولة ٧٠٠٠ حاوية مكافئة.

***

أثر تطبيق نظام تبادل البيانات إلكترونيا على الإجراءات الجمركية بميناء السخنة

لكى نستعرض الآثار المترتبة على تطبيق نظام التبادل الإلكترونى فى ميناء السخنة EDI والنجاح المتحقق يجب أن نمر سريعاً على الإختناقات والمعوقات المترتبة على النظام القائم فى معظم الموانئ المصرية على سبيل المثال وليس الحصر.

رامى مجدى البندارى

١- يصل متوسط إنهاء الإجراءات الجمركية للبضائع الواردة إلى ثلاثة وعشرون يوماً وهذه المدة لها عواقب إقتصادية جسيمة.

- زيادة نفقات التخزين مما يؤدى إلى زيادة أسعار البضائع وركود النشاط الإقتصادى.
- زيادة غرامات الحاويات التى تحصل بالدولار لحساب الخطوط الملاحية بالخارج مما يؤدى إلى إنخفاض الرصيد من العملات الأجنبية.

٢- يقوم بالتوقيع على شهادة الإجراءات الجمركية أكثر من ٣٢ موظف مما يؤدى إلى عرقلة وتأخير إنهاء جميع الإجراءات الأخرى بالميناء المتعلقة بالبضائع مما يؤثر على كفاءة الميناء.

٣- بطء دورات رأس المال بالنسبة للمستورد بسبب طول فترة الإجراءات الجمركية مما يؤدى إلى ركود إقتصادى بالنسبة للدولة حيث أنه كلما زادت دورات رأس المال للمستورد أو للمستثمر كلما زاد العائد الإقتصادى للدولة.

٤- تلف البضاعة أو فسادها بسبب جرد البضاعة أكثر من مرة سواء من موظفى الجمارك أو من موظفى الجهات الرقابية.

٥- عدم إهتمام العاملين فى مصلحة الجمارك والجهات الرقابية بمصالح متلقى الخدمة وسوء الخدمة المقدمة إليهم.

٦- عدم تنفيذ الإتفاقيات الدولية الموقع عليها من جمهورية مصر العربية والخاصة بتحديد القيمة لحساب الرسوم الجمركية.

٧- لا يوجد دليل عمل للإجراءات الجمركية والهيئات الرقابية متاح لمتلقى الخدمة.

٨- عدم وجود قاعدة بيانات لأسعار موحدة فى جميع المواقع الجمركية يتم تبويبها تبعاً لبنود التعريفة الجمركية.

٩- ضعف الإتصال بين الجهات الرقابية المختلفة والجهات الجمركية والساحات والمخازن وهيئة الميناء مما يؤدى إلى إنفصال العمل بينهم بتشكل ملحوظ.

١٠- كثرة عدد الجهات الرقابية التى قد تصل إلى أكثر من ٧٧ جهة رقابية على الرغم من صدور القرار الجمهورى رقم ١٠٦ لسنة ٢٠٠٢ بضم جميع الجهات الرقابية تحت إشراف الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات.

١١- عدم وجود الرقابة اللازمة على السلع الصادرة والفحص اللازم مما يؤدى إلى رفض معظم السلع المصرية المصدرة للخارج.

١٢- إنشاء الموانى الجافة يعمل بغير الغرض التى إنشأت من أجله كظهير خلفى للموانى فى مواقع التصنيع والنشاط الصناعى إنما أصبحت الموانى الجافة هى مأوى لبعض المستوردين المنحرفين بغرض التهرب من الأسعار للأغراض الجمركية.

وبإستعراضنا لأثر التبادل الإلكترونى للبيانات فى ميناء السخنة نجد أن الخصائص المميزة للنظام وهى.

١- سرعة إنهاء الإجراءات الجمركية من (٦-١٢ ساعة).

٢- ربط جميع الجهات المتعاملة فى الميناء إلكترونياً مما سهل تبادل المعلومة وسرعتها.

٣- سهولة وإنسياب حركة تبادل البضائع والإجراءات.

٤- الإهتمام الزائد بمتلقى الخدمة وسهولة الوصول إلى المعلومة من خلال نظام الرسائل القصيرة (SMART MESSAGES) والذى يطبق لأول مرة.

٥- إنشاء المعامل الحديثة المتطورة التى سهلت إجراءات الفحص والمعاينة وصدور النتائج وتوحيد جميع الجهات الرقابية.

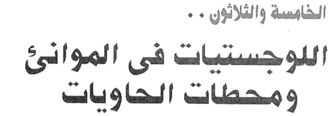
٦- تسهيل حركة كشف ومعاينة البضائع من خلال (X-RAY).

٧- سداد جميع الرسوم سواء الرسوم الجمركية ورسوم الجهات الرقابية ورسوم هيئة الميناء مرة واحدة فى البنك المتواجد داخل الميناء والمتصل إلكترونياً داخل شبكة EDI .

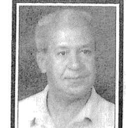
٨- تطبيق نظام الإفراج المسبق على البضائع قبل وصولها.

٩- تسليم قوائم الشحن من التوكيلات الملاحية إلكترونياً وفرت كثير من الوقت وجنبت الوقوع فى الأخطاء الناتجة عن الإدخال اليدوى ووفرت إمكانية التعديل فى القوائم.

ومن التحليل السابق نجد أن نظام تبادل البيانات الإلكترونى بميناء السخنة بشهادة جميع الخبراء نجح نجاحاً باهراً مما يتطلب الأمر تطبيقه بجميع موانى جمهورية مصر العربية.



بقلم أ. سمير معوض - خبير إقتصاديات النقل البحرى





.. الحلقة الخامسة والثلاثون ..

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

على طريق نمو وتقدم صناعة الخدمات والتسهيلات اللوجستية تمر هذه الصناعة العالمية الديناصورية بمحطات زاخرة بالمستحدثات التكنولوجية والإبتكارات الإدارية. وهناك رافدان هامان يحملان هذه الصناعة من مستوى تقدم إلى مستوى تقدم أرقى . ويمضيان بها من أفق أدنى إلى أفق أعلى. وهما صناعة المعلوماتية بتكنولوجيتها رفيعة المستوى (Info-tecs) وأساليب إدارة المعرفة العلمية والتكنولوجية (Knowledge Management) التى باتت تمثل أهم مفاتيح بوابات التقدم. وهذه العناصر وغيرها تعد سبباً أساسياً فى تطوير الآداء الإقتصادى وفى ذات الوقت تعد كذلك نتيجة له. فأسواق الخدمات هى فى الواقع أسواق يؤثر فى إتجاهاتها لأساسية المشترون أكثر من البائعين والمنتجين.

فالميزات التنافسية للموانئ ومحطات الحاويات الحديثة صارت تنهض بقوة على أضلاع أربعة متكافلة معاً فى تعزيز بعضها البعض لإيجاد أفضليات وأسبقيات لهذه المواقع الإنتاجية هذه الميزات التنافسية هى:

- ميزات المكان والموقع.
- وميزات الزمن الإقتصادى.
- وميزات رءوس الأموال التكنولوچية والعلمية.
- وميزات الرساميل الذهنية والمعرفية.
- وميزات إستراتيچية إدارة الإنتاج بحلقاتها الثلاث المكونة من:

* تخطيط الجودة (Quality Planning) قبل الإنتاج.
* ومتابعة الجودة (Quality Asurance) أثناء الإنتاج.
* ومراجعة الجودة (Quality Audit) بعد الإنتاج.

فهذه الخصائص المميزة للجدارة اللوجستية (Logistics Reliability) تنبثق فى الأصل من تحديث مستويات التناغم الإقتصادى. ويتمثل تحسين البيئة الإنتاجية بالنسبة للموانئ ومحطات الحاويات فى متاحية الدخول إلى أسواق المنافسة بفضل جاذبية الموقع الجغرافى على المستوى المادى والسياسى والإجتماعى، والمنفق من مدخرات الزمن الإقتصادى سواء بالنسبة للسفن أو لتدفقات التجارة (مشحونات السلع والبضائع) وجاذبية جودة المنتج الخدمى والجاذبية السعرية لإمداد السفن والمبادلات التجارية الدولية بالوحدات المنتجة من الخدمات اللوجستية.

فالموانئ ومحطات الحاويات تخضع للقاعدة الإقتصادية التى تقوم على حقيقة أنه كلما إنخفضت أسعار خدماتها وارتقت جودتها كلما زادت معدلات صادراتها إلى الأسواق الإقليمية والدولية، حيث أن إنخفاض أسعار الخدمات يترتب عليه تحقيق وفورات للذين يشترون خدماتها اللوجستية مما يؤدى إلى توجيه هذه الوفورات المتولدة من عمليات سابقة إلى شراء المزيد منها للسفن والبضائع فى الرحلات كلما تطلب الأمر ذلك دون زيادة مناسيب الأعباء والتكاليف على المديين المتوسط والبعيد بفضل هذه الوفورات الإستراتيچية.

من المتصور إذن أنه من الآن فإن بوادئ التمهيد لحرب إقتصادية بدأت تلوح فى الآفاق ، هذه الحرب الشرسة بشتى معاركها سيكون باعثها هو فائض الطاقات الإنتاجية فى الموانئ ومحطات الحاويات إذ ستكون فوائض الطاقات الإنتاجية غير المستغلة وغير المباعة عبئاً على الإستثمارات المالية والتكنولوچية والإدارية بما يعنى وضع عوائق أمام هذه الكيانات فى مضامير السباق نحو إمتلاك التميز والقوة اللتين تقتربان من مفهوم السيادة الإحتكارية فى نطاقات جيواستراتيچية على إتساع المراكز الحيوية فى الكرة الأرضية. ففوائض الطاقات هذه لابد أن تتحول إلى المزيد من عوامل النمو والتوسع والإنتشار وتوليد المزيد من القوة والربحية والقدرة على الإستمرار الذى لا تعوقه عقبات أو تهديدات إلا بقدر ما تستلزمه قوانين التقدم المتمثلة فى عوامل التحدى وشوط الإستجابة فى إطار عمليات إستقواء جغرافية إقتصادية (Geo - Economics) .

ويعتبر تحديث الأجهزة والمعدات والهياكل الإرتكازية (البنى التحتية) والهياكل الإستراتيچية (البنى الفوقية) فى الموانئ ومحطات الحاويات شرطاً رئيساً من شروط التقدم الذى يعبر بدوره عن مدى إرتقاء عمليات التنمية لصناعة اللوجستيات. فالتحديث هو عمليات تطور فى المجالات التكنولوچية والبشرية والمادية الأخرى. وفى الأغلب فإن حوافز ودوافع هذا التحديث تأتى من دوائر البيئة العالمية لخارجية بأكثر مما تنبعث من البيئة المحلية الداخلية لأن صناعة اللوجستيات صناعة ذات خصائص وعلاقات وأهداف عولمية، فقد كانت الموانئ فى الماضى تملك قدراً من إستقلالية القرار بإعتبارها قواعد إنتاجية محلية أما الآن فإنها مع محطات الحاويات لا تحظى إلا بهامش نسبى من هذه الإستقلالية فقد تحولت رفاهيات الماضى الإدارية إلى ضرورات ملزمة فى الحاضر وستصبح حتميات إقتصادية فى الأزمنة الآتية لأن نظم الإحتياجات المتبادلة آخذة فى التوافق بدرجات متزايدة ومطردة.

فصناعة الخدمات وفق إحتياجات مراحل الإقتصادات السابقة كانت مرتبطة بتخصصات القطاعات الإقتصادية. وعلى هذا كانت هناك خدمات إنتاجية وخدمات نقلية وخدمات توزيعية وخدمات ترويجية وخدمات بيعية ثم خدمات ما بعد البيع ومن جانب آخر كانت هناك خدمات مصرفية وخدمات تأمينية ، هذه الخدمات جميعها كانت لم تصل بعد إلى مفاهيم ونظم التكامل والتشابكات الرأسية والأفقية والتسلسلات الوظيفية والعضوية مثلما هو حادث الآن فى صناعة اللوجستيات على نحو شامل (Comprehensive Logistics Industry) بحيث لا تنفصم عرى حلقات سلاسل هذه الصناعة فى أى مرحلة من مراحل إمتدادها ما بين المنبع والمصب.

ونتيجة إكتساب هذه الصناعة لخصائص العولمة فإنها توسعت فى الإنتشار الجغرافى والإقتصادى توسعاً لا تعوقه الحدود القومية. ونتيجة هذا التوسع فيما وراء الحدود فإن التمويل الدولى لإنتشارها بات سمة أساسية من سمات نموها السريع ، فهى صناعة لا يقوم تطورها على ركائز من التمويلات الذاتية المحدودة بل تحتاج إلى تدفق إستثمارات دولية كبيرة ومستمرة، لتحقيق معدلات نمو ضخمة بسبب وتأثر نموها الخارقة. وسيشهد عالم الإقتصاد ومراكز التجارة الدولية البحرية تقسيم الموانئ العالمية بناءً على مستويات تخصصاتها اللوجستية ما بين الإحتكارات العولمية الكبرى إبتغاء إستئثار الدول المتقدمة بأكبر شريحة من شطيرة إقتصاد صناعة الخدمات. فهذه المجالات ستكون حلبات للرهان ولصراعات الإقتطاب على نحو حامى الوطيس لأن صناعة اللوجستيات ستبقى شديدة الأهمية لإستراتيچيات التنمية والنمو فى منطقة شمال الكرة الأرضية لإعتبارات إقتصادية وسياسية وإجتماعية.

فالدول الكبرى تنظر إلى العولمة بإعتبارها تكامل إقتصادى وإجتماعى وسياسى ومالى وثقافى لكنها تمنح الشئون الإقتصادية لا سيما تطورات الهيمنة الإقتصادية بالذات أهمية قصوى لاسيما المستويات الحديثة من صناعة اللوجستيات. وهناك علاقات وثيقة ما بين التقدم التكنولوچى والتقدم الإقتصادى وما بينهما معاً وتقدم صناعة الخدمات اللوجستية. فهما معاً يتشابهان فى الإستخدام الجيد لقدرات وتسهيلات التكنولوچية الناعمة (Soft Technololgy)

والتكنولوجية المادية الصلبة (Hard Technology) فى نقل وتخزين وإسترجاع وتدوير المعلومات والبيانات فيما تقوم الموانئ ومحطات الحاويات بالتخصص فى عمليات نقل وتداول وتخزين وإعادة تصدير مشحونات البضائع الدولية.

فإقتصاد اللوجستيات من واقع إنتشاراته الجغرافية وإتخاذه من أعداد من الموانئ ومحطات الحاويات موائل له يدلل على تماسك وتكافل الحلقات الإقتصادية هنا وهناك بعضها ببعض كما يدلل دلالة قوية على أن صناعة اللوجستيات باتت صناعة متعددة ومتعدية الجنسيات والقوميات ولها أهداف ووسائل متقاربة إلى الحد الذى يمكن الزعم معه بأن صناعة اللوجستيات بخدماتها المتشعبة وإسهاماتها بتسهيلات لا حصر لها فى بناء شبكات من العلاقات التجارية أضحت وكأنها حكومة إقتصادية عالمية لها سياسة إدارة (Logistics Governance) ولها إستراتيجية ولها من ثم وظائفها ومصالحها المتشابكة وتدابيرها التى لا يمكن أن تستفيد دون أن يتعين عليها أن تفيد.

ولا يمكن للموانئ ومحطات الحاويات أن ترفض الدخول ضمن مجال هذه الحكومة الإقتصادية فهذه الحقبة من التاريخ الإقتصادى للعالم يمكننا أن نطلق عليها مسمى الحقبة اللوجستية.

مثلما تتغذى الكائنات الحية بعضها بعض سعياً إلى النمو والبقاء والإزدهار، فإن الكيانات الإقتصادية على ذات الغرار يستمد بعضها من بعض عوامل النمو والإنتعاش والإرتقاء ، فالإقتصادات المحلية تطورت إلى أسواق قومية والأسواق القومية تطورت فيما بعد إلى أسواق عالمية ثم أسواق عولمية. ففى القرن التاسع عشر سعت شركات النقل المحلية إلى الدخول فى مجالات إستثمار أوسع لكى تتوسع بخدمات وتغطى متطلبات السوق الإتحادية (الفيدرالية) فى الولايات المتحدة، واقتضى ذلك خفض أسعار خدمات النقل ما بين الولايات مما كان سبباً فى ميلاد إحتكارات لوجستية لصالح عدد قليل من الشركات الكبيرة، وقد تدخلت الحكومة الفيدرالية للحد من سياسة الإحتكار هذه حتى لا تصاب شركات النقل الصغيرة بأضرار جسيمة ناجمة عن المنافسات غير المتكافئة.

وفى إطار الإقتصادات الدولية فإن المبادلات التجارية على تعددها وإتساعها تقوم على محورين :
- قطاع وسائل الإنتاج.
- وقطاع وسائل التبادل.

وهذا القطاع الأخير هو البيئة العملية لنمو صناعة اللوجستيات الحديثة التى كانت بداياتها قد وجدت إبان الحرب الكورية فى خمسينيات القرن العشرين، حيث خرج مصطلح اللوجستيات إلى الوجود بعناصره الثلاثة وهى تدبير وتوفير الحاجات (Procurement) ونظم التوزيع الدقيق والمتوازى للمؤن والذخائر والمهمات (Distribution) ثم الإستعاضة والإحلال لما تم توزيعه على الوحدات المقاتلة (Replace-ment) . كانت هذه هى دورة اللوجستيات ولازالت مع التطوير فى المفاهيم والتطبيقات وإكتساب المزيد من الإضافات والتنويعات.

ومن المفيد أن نشير إلى أن إقتصاد اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات يقوم على المزج المتكافئ ما بين حصة رأس المال المادى والتكنولوجى والذهنى وحصة العمل المتمثل فى إيجاد وظائف وفرص عمالة كثيرة تعد بما تقدمه من جهد مادى وذهنى هى أهم ما فى المزيج اللوجستى والميزات التنافسية فى الإنتاج والإنتاجية، والنمو والتطور، وإيجاد وتوسيع شبكة العملاء، وتحويل الإستثمارات والموارد البشرية والتكنولوجية والمادية إلى عوامل نجاح متوازن ومستمر فى الموانئ ومحطات الحاويات إنما يقع فى كل الأحوال على عاتق الإدارة المتخصصة والمتميزة فى فهمها بهذه الصناعة ذات الطبيعة مفرطة الحساسية، فما يميز إدارة عن أخرى هى المعايير التى بمقتضاها تحدد إستراتيجية المشروع وخطط تحقيق أهدافه، وسياسات التنظيم العملى والإدارى له. وبرامج ترجمة الإمكانات البشرية والمالية والمادية إلى تفوق ، فإدارة لها أحكام معيارية (Normative Judg-ments) وأحكام قيمية (Value Judgments) عالية الجودة الفكرية لا يمكن أن تستوى البتة مع إدارة أهملت أساسيات أعمالها وواجباتها وتفرغت لمهام توجد من حولها بيئة وظروف تفضى حتماً إلى الفشل الذريع.

ويشير التاريخ الإقتصادى العالمى إلى تحولين هامين فى صناعة اللوجستيات الدولية على نطاق واسع أولهما مائى وهو حفر قناة السويس وإستخدامها فى إختصار طرق التجارة البحرية. بدءاً من العام ١٨٦٩ وثانيهما برى وهو مشروع مد خطوط السكة الحديدية ما بين شرق الولايات المتحدة من عند شاطئها الشرقى المطل على المحيط الأطلسى إلى شواطئها الغربية المشرفة على حافة المحيط الهادى (الباسيفيكى) فى العام ١٨٧٦ . الإنقلابان اللوجستيان حدثا فى أقل من عقدين من الزمن وأنتجا تحولات عميقة وبعيدة الآثار ، وكانت موجات التحولات الناشئة عنهما لا يمكن معرفة مدياتهما ومتداعياتهما لأنها كانت فى الأغلب عصية على الحصر. وتنتظر إقتصاد صناعة اللوجستيات فى العالم الإنقلابان الثانيان الأكثر تطوراً وهما إزدواج مجرى قناة السويس من عند مدخله الشمالى إلى مخرجه الجنوبى الذى سيطفر بإستراتيجية النقل اللوجستى طفرة دراماتيكية وكذلك الشروع فى إستخدام القطار المغناطيسى ذى السرعات الكبيرة فى نقل السلع والبضائع والركاب بما يوفره ذلك من خفض فى أسعار النقل وسرعته المختصرة للزمن مما يؤدى إلى إرخاص أثمان السلع والبضائع.

ويفشى لنا تاريخ الحرب العالمية الأولى أنها قامت بسبب هام - من ضمن أسباب أخرى - هو أن ألمانيا كانت تخطط بجدية لإنشاء خطوط سكة حديدية لوجستية تبدأ من عند برلين فى ألمانيا مارة بمدينة البصرة فى جنوب العراق ومنتهية عند مدينة بومباى فى الهند الأمر الذى أثار مخاوف بريطانيا من تهديد إمبراطوريتها وعلى نحو خاص مستعمرتها الهندية درة التاج الإمبراطورى البريطانى، وكانت النهضة اللوجستية التى نجمت عن مد خطوط السكة الحديدية ما بين شرق وغرب الولايات المتحدة هى الحافز الذى دفع بدول كثيرة إلى إحتذاء ما فعلته فى مناطق عدة من العالم.

فإزدهار صناعة اللوجستيات على نطاق دولى يتطلب إستثمارات كثيفة فى البنى التحتية المادية والبنى الفوقية الذهنية العلمية التكنولوجية وتمهيد البيئة العالمية لتقبل الإندماج فى هذا الإقتصاد، ومع توسع العولمة دخلت إستراتيجيات الإستثمارات الدولية فى صناعة تكنولوجيا المعلومات والإتصالات وحركة الأموال فى قنوات خدمة الإقتصادات المنتجة إلى مجالات اللوجستيات العصرية.

ويتميز إقتصاد اللوجستيات بإمتلاكه للآليات التوافقية داخل بنيته على نحو يمكنه من ممارسة المراجعة الدائمة للعلاقات المتوازية والتبادلية التى تزوده على الدوام وبالخروج إلى آفاق جديدة التى توجد من ثم مساحات واسعة يتحرك فيها هذا الإقتصاد بقوى دفع متجددة، فعلى لوحات التخطيط اللوجستى الدولى توجد الآن - على سبيل المثال - مقترحات عملية لوصل أوروبا بإفريقيا عن طريق نفق تحت مياه مضيق جبل طارق ونفق آخر يوصل أوروبا بآسيا عند مضيق البسفور فى تركيا . الأثنان معاً سيضعان قناة السويس أمام تحولات لوجستية حافلة بالتحديات لكنها مع ذلك زاخرة بالفرص غير أن الموازنة الدقيقة الفعالة ما بين الفرص والتحديات هى فى الواقع التى تجوهر الرؤيا المرنة للإدارة الإستراتيجية للوجستيات.

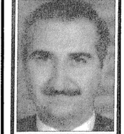
فقناة السويس حين تتجلى لها طبيعة مهامها ومسئولياتها العولمية على نحو كاف ستدرك أنها لابد أن تنتج إعتقادات ومفاهيم متجددة لما يمكن لصناعة اللوجستيات أن توجده من آفاق يبرز فيها دور العلاقات الحافزة التى تنمو بإطراد ما بين الإقتصادات التجارية السلعية والإقتصادات الخدمية، والأواصر المتوازية والتبادلية ما بين القوى الإنتاجية المتاحة والكامنة للمحيط الأرضى من حول القناة والأنشطة والمقومات اللوجستية الحالية والمستقبلة للمجرى الملاحى (المسطح المائى) للقناة ، فهما معاً بعلاقتهما العضوية المتماسكة يشكلان بنية واحدة وثيقة التشابك بقدر ما هى متشابكة الوسائل والغايات. فهما معاً إن لم يعيدا هيكلة وتطوير وشائجهما الإنتاجية لإعطاء زخم جديد لإبتكار أدوات وآليات صناعة منتجات لوجستية أكثر حداثة فإن إنعكاسات ذلك فى الإتجاه المضاد ستتجسد فى تقليص دورهما بصورة عميقة على مستوى العلاقات الإقتصادية العولمية، والسؤال الإستراتيجى المطروح الآن هو هل ستبقى قناة السويس لاعباً لوجستياً رئيساً فى المرحلة القادمة؟

والخلل الإستراتيجى يكمن فى أن قناة السويس لازالت تعتبر أن نمو أنشطتها اللوجستية يعتمد بصورة كلية على موارد المياه المستثمرة أى القطاع المائى (الهيدروليكى) ضاربة صفحاً عما يمكن أن تحققه الموارد الأرضية الموجودة على شاطئ القناة على نحو يضافر ما بين الجغرافيا الإستثمارية لليابسة والجغرافيا الإستثمارية للماء. إذ أن الثورة اللوجستية لا تنظر بعين الرضى إلى أى فواصل لوجستية ما بين تفعيل دور أى منهما لأنهما معاً يولدا طاقات إنتاجية لا غنى لأحدهما عن الآخر، وبذا تتحقق الجدوى من إستخدام الحزام الأرضى فى إنشاء قواعد لخدمة وسائل النقل البحرى والبرى والجوى ومشحونات البضائع والسلع التى تحملها من أماكن شتى إلى مواقع كثيرة أخرى على خطوط الطول والعرض فى الكرة الأرضية ، بدون ذلك تكون الكتلة الجغرافية المكونة من الماء واليابس فى منطقة القناة قد فرطت فى مسئولياتها اللوجستية ووظائفها الإقتصادية ، وشراكتها الدولية .. فقناة السويس لازالت تؤمن بخرافة أنها محصنة ضد كل التحديات.

***

تطبيقات ملاحية متقدمة فى غياب قوانين منظمة

بقلم / عبد الحميد مرسى عنبر - محام بالنقض والدستورية العليا
باحث وإستشارى النقل البحرى والجوى



إن التطور الهائل الذى أحدثه التقدم التكنولوجى فى مجالات متعددة على سبيل المثال الأنظمة الملاحية للأقمار الصناعية فى مجالات النقل البحرى والجوى، وتطور المساعدات الملاحية البحرية فى مجال إرشاد السفن وتطور الخدمات الأرضية للسفن العابرة فى الممرات الدولية ومنها قناة السويس، كان لابد أن يواكبه تطور فى مجال القوانين وفقاً لمبدأ ننادى به هو " معاصرة القوانين للتكنولوجيا" بإعتبار أن القوانين تشمل شقين شق إجرائى تنظيمى وشق عقابى وليس الأمر يقتصر على العقاب بل هناك شق تنظيمى، وبالتالى فإن تغيب القوانين خلال فترة الإعداد والتطبيق العملى لميلاد تلك الأجهزة هى التى أوجدت المشاكل التى تعانيها مختلف الدول.

فعلى سبيل المثال :
فى مجال الإتصالات بالمحمول كيف أن وسائل الردع فى إستخدام أماكن محطات التقوية فى الأماكن السكنية لم تكن متواجدة أدى ذلك إلى تفشى أمراض لم تكن موجوده، حتى ظهرت القواعد المنظمة بعد فترة طويلة كان الأمر قد إستفحل وتدخلت أجهزة أمنية وقضائية متعددة فجاء التشريع فى مرحلة متأخرة بعد أن عان المجتمع من خطورة هذا الإنبعاث وسقطت ضحايا أبرياء، وفى مجال الحاسب الآلى حتى الآن مازالت بعض الدول تعانى الفراغ التشريعى والعجز عن العقاب ، مما أدى إلى الحد من الإستخدام الأمثل فى مواقع إستراتيچية مثل الموانئ والمطارات لعدم وجود قانون التوقيع الإلكترونى.

ولعل السؤال الذى يطرح نفسه ماسبب ذلك الفراغ؟ ومن أين أتى؟

فإذا كان القانون هو الذى ينظم حركة الحياة سواء أفراد أو مؤسسات ويضع القواعد المنظمة أولاً للعلاقات ثم العقاب فى حالة المخالفة، فإن المفهوم الذى إنتشر خطأ هو شق العقاب دون شق التنظيم وتهئ للبعض حتى العلماء منهم أن القانون جاء ليعاقب علي المخالفة فقط، هذا القصور فى الفهم أوجد عزوف تواجد رجال القانون على مسرح الأحداث إلا إذا كان هناك جريمة أو مناشدة من العلماء لتدخل جراحى قانونى للمحافظة على مخترعاتهم وإبداعهم من السرقة أو النصب أو تلك الجرائم التى تنتشر بعد الإختراع ولم يشهد رجل قانون واحد مولد إختراع أو تطبيق فكرة إلا بعد فترة طويلة وهو قصور من المنظمين أو الذين يتبنون إختراع أو فكرة أو تطبيق عملى فى مجالات سواء الطب أو الهندسة أو حتى فى مجال النقل البحرى فدعوة خبراء الصناعة والتجارة لا تقل عن دعوة رجال القانون فى تلك المؤتمرات والندوات التى تقام فى المجال الطبى والهندسى والمحاسبى والنقل البحرى لأن نظرة رجل القانون منذ ولادة العمل تطبع ذهنه الأفكار حول حماية تلك الفكرة من خلال الإبداع الأول لها وتطبيقاتها العملية عندما تظهر إلى النور ويجعل التدخل منذ البداية سهلاً ميسراً فى وضع التنظيم الإجرائى لحمايتها ويتلقى بواعث العمل على بيان أوجه القصور فى تلك العمليات ومن أين يأتى الخلل فى التنظيم قبل نشأة فكرة القانون فهى تعد اللبنة الأولى للقواعد المنظمة حتى تستقر أوضاع العملية فتظهر فكرة القرارات المنظمة ثم القوانين التى تحتوى على شق العقاب بعد أن توضح الفكرة المطبقة والتى ظهرت فى مؤسسات تجارية بإسم المنتج مما يسهل الحماية القانونية ويكون الإعداد القانونى جاهز للتطبيق.

لذلك فإن غيبة رجال القانون الذى يفاجئ بظهور تلك الأنظمة والمساعدات الحديثة إستخدمت فى أغراض منافية للغرض الذى من أجله ظهر هو خطئ منظمى المؤتمرات والندوات والمحافل العلمية لقصور فى فهم تقسيم عقيم بين مؤتمرات علمية ومؤتمرات قانونية ومؤتمرات طبية ومؤتمرات هندسية .. إلخ

هذا التقسيم غير قائم على أساس علمى لأن القانون لا يوجد إلا فى ظل جماعة وحماية المجتمع، ولاقيمة لوجود تقدم علمى وتكنولوچى إلا فى ظل جماعة، وهى تحتاج إلى قانون ينظم حركتها ويُأمن إبداعتها ... فهل يفيق منظمى المؤتمرات العلمية التطبيقية من هذا العبث لخدمة التقدم التكنولوجى؟... وهل يدعوا علماء البحث العلمى فقهاء القانون لحضور إبداعاتهم؟ حماية لهم أولاً ثم سعياً وراء قانون يجدى بدلاً من سقوط ضحايا أبرياء فى منتصف الطريق.

ولنا وقفة مع مساعدات الإرشاد والتقدم العلمى والتكنولوچى وتخلف قوانين الإرشاد فى الحلقة القادمة بإذن الله.

منظومة جديدة للأمان على جميع أنواع السفن والعائمات

مقدمة

قام أحد الطلاب بالسنة النهائية بقسم تكنولوجيا الهندسة البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وهو الطالب / مصطفى عادل عبد الوهاب بإبتكار منظومة جديدة للأمان على جميع أنواع السفن والعائمات.

تمهيد

يعتبر الإرهاب البحرى والقرصنة والأفعال الغير مشروعة والمتسللين إلى السفن من أهم المشاكل التى تواجها السفن فى البحار وبخاصة فى المضايق أو الموانئ أو أثناء الرسو على المخطاف وبزيادة حدوثها تتعرض صناعة النقل البحرى للخطر نظراً لأرتفاع تكاليف التعويضات والتأمين ولكى يتحقق الأمن البحرى وأهدافه العامة يجب التعاون الكامل بين عناصر الصناعة والنقل البحرى فى وضع سياسة أمنية على السفن والعائمات ولكن حتى الآن لا يوجد أى منظومة حماية أو إنذار تنذر بوجود حالة تسلل.

وقد قامت المنظمة البحرية الدولية IMO بوضع قواعد دولية تهتم بأمن السفن فى البحار والموانى لحماية السفن من مخاطر الإرهاب وذلك بعد العديد من اللقاءات والإجتماعات تم وضع عدة قواعد فى الجلسة رقم ٧٦ للجنة السلامة البحرية والتى سميت INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPPING AND PORTS (ISPS).

على أن تطبق هذه القواعد فى أول يوليو ٢٠٠٤ وطالبت المنظمة من الدول الإهتمام بدعم الأمن البحرى على السفن وفى الموانى.

ونصت القرارات على عدة بنود منها :

★ **دور السفينة فى تحقيق الأمن البحرى**

وجود ضابط أمن الشركة وهو المسئول عن التأكد من سلامة إجراءات أمن سفن الشركة التى يعمل بها ويعمل على تحقيق الإستفادة من المعلومات والنظم والتقنيات المتاحة من الأجهزة الإلكترونية ومعدات التصوير والمراقبة.

ولكن هل الإعتماد على كاميرات المراقبة ومعدات التصوير التى هى فى الأصل تعتمد على مراقبة العنصر البشرى الذى يكون معرض للإجهاد نتيجة العمل فى ظروف البحر الصعبة كافى؟

العناصر

المنظومة تعمل على خدمة هدفين هامين وهما :

- الحماية ضد أخطار التسلل الغير شرعى إلى السفينة أثناء الإبحار وبخاصة الإبحار فى المضايق وأثناء الرسو على المخطاف من قبل الأشخاص.
- إكتشاف حالات سقوط أحد أفراد من على ظهر السفينة فى أثناء الإبحار MANOVERBOARD.

الشرح

الهدف الأول :

وتقوم المنظومة بإعطاء إنذار فى غرفة قيادة السفينة فى حالة محاولة أى شخص بالإقتراب من بدن السفينة أو محاولة الصعود عليها فى أثناء الإبحار خاصة فى المضايق أو الرسو على المخطاف.

الهدف الثانى :

تقوم المنظومة بإعطاء إنذار فى غرفة قيادة السفينة فى حالة سقوط شخص من على ظهر السفينة وهى فى حالة الإبحار ويعد لذلك الهدف أهمية خاصة لسفن نقل الركاب وما شابه لوجود أشخاص غير مدركين لقواعد السلامة البحرية على ظهر السفن كما أن المنظومة ذات أهمية أيضاً على اليخوت وجميع أنواع العائمات.

- وتتميز المنظومة بإنخفاض التكاليف.

وقد تمت الإختبارات العملية على هذه المنظومة فى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى تحت إشراف قسم السلامة البحرية وأثبتت المنظومة نجاح تام فى الإختبارات العملية التى تمت عليها.

وعموماً فإن هذه المنظومة قد تقدم بها الطالب / **مصطفى عادل عبد الوهاب** إلى مكتب براءات الإختراع بأكاديمية البحث العلمى والتكنولوچيا برقم تسجيل ١١١٢ ١٢ ٢٠٠٣ بتاريخ ٢٠٠٣/١٢/٢٧ وجارى حالياً تسجيل الإختراع على المستوى الدولى.

E-MAIL:MOSTAFAADEL@HOTMAIL.COM





تحت عنوان من كل كتاب صفحة تعودت أن أقدم لك عزيزى القارئ كل شهر كتاب جديد يقدم قيمة إنسانية أو فكرة أو معلومة واليوم لا أجد أن صفحة واحدة تكفينا من هذا الكتاب وذلك ليس لكبر حجمه فقط ولكن لأنه يتحدث عن شخصية عبقرية نشأت على حبها وحب فضائلها ومواقفها وكذلك حفظ كلماته وآرائه ووجدت فى نفسى تعلقاً شديداً به. هذا التعلق جعلنى لا أترك كتاب أو ورقة تقع تحت يدى وبها ولو سطر واحد عنه إلا قرأته إن لم أستطع حفظه.

إعداد/ إيمان العرجاوى

.. إنها شخصية الإمام علىّ كرم الله وجهه، واليوم نقرأ معاً كتاباً قيماً ورائعاً أعتبره أفضل وأشمل ما قدم فى سيرة الإمام علىّ وهو كتاب **علىّ إمام المتقين** للأديب الكبير الأستاذ/ عبد الرحمن الشرقاوى والذى يقول فى مقدمته للكتاب.

إنها صفحات عن إنسان عظيم تعودنا أن نحبه منذ الصغر وحفظنا عنه كلماته الجليلة ومازالت قلوبنا تخفق بحبه وما أردت بهذا الكتاب إلا أن أصطنع شكلاً فنياً يعتمد على حقائق التاريخ الثابتة لأعرض مبادئ الإسلام وقيمه من خلال تصوير فنى للإمام علىّ رضى الله عنه. ذلك أن الإمام علىّ تجسدت فيه أخلاق الإسلام ومثله فقد تعهده الرسول صلى الله عليه وسلم طفلاً ورباه صبياً وثقفه فتى وقال عنه أنا مدينة العلم وعلىّ بابها (هكذا كتب الشرقاوى فى مقدمته).

وإذا أردت عزيزى القارئ أن تتعرف بنفسك على مكانة الإمام علىّ فإنك ومعك المسلمون فى كل مكان لتقول فى كل صلاة اللهم صلى على سيدنا محمد وعلى آل محمد وبارك على محمد وعلى آل محمد ، وهل كان هناك أقرب إلى محمد رسول الله من على ابن عمه وزوج إبنته فاطمة الذى تولاه منذ يوم مولده بالرعاية والحنان وأسماه علىّ وفتح الطفل عينيه على أفضل خلق الله وأكرمهم ولازم رسول الله طوال حياته وكان أقرب الناس إليه وكان أول من أسلم من الصبية وأول من صلى منهم خلف رسول الله وحينما زوجه من إبنته فاطمة رضى الله عنها قال لها : زوجك سيد فى الدنيا والآخرة وعلىّ كرم الله وجهه ما صارع أحداً إلا صرعه ، يتدفق بيانه كالسيل ، جذاب الحديث ، قوى الحجة ، ما جادل أحداً إلا أسكته.

وكان مما خصه به رسول الله أنه قال : علىّ مني بمنزلة هارون من موسى ، وقال له أيضاً : يا علىّ ألا أدلك على خير أخلاق الأولين والآخرين قال تعطى من حرمك وتعفو عمن ظلمك وتصل من قطعك.

وفى كتاب علىّ إمام المتقين نجد كثيراً من المواقف والمعلومات عن الإسلام تضمنتها شخصية الإمام علىّ بما فيها من شجاعة وكرم أخلاق وفصاحة وإقتداء بالرسول الكريم فى كل فعل وقول وعمل.

فعندما سأله الناس : لو سد على رجل باب بيته وترك فيه فمن أين يأتيه رزقه؟ فقال من حيث يأتيه أجله ..

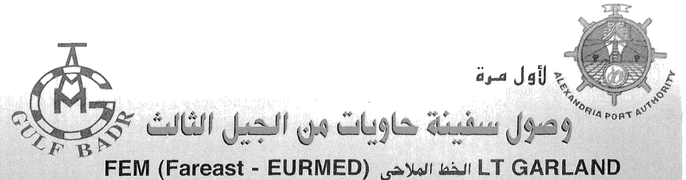
وفى رثاءه للخليفة عمر بن الخطاب قال: والله ما خلفت أحداً أحب إلىّ أن ألقى الله تعالى بمثل عمله منك يا عمر وأيم الله أن كنت لأرجو أن يجعلك الله مع صاحبيك ، ذلك أنى كنت سمعت رسول الله يقول ذهبت أنا وأبو بكر وعمر وكنت أنا وأبوبكر وعمر وأن كنت أظن أن يجعلك الله تعالى معهما.

ومن سرعة بيانه أنه عندما رأى إهانه بعض المسلمين لعمار بن ياسر وهو يبنى فى مسجد يثرب وكانوا يعايرونه بكثرة العمل لأنه كان عبداً مملوكاً قبل الإسلام قال فيه علىّ هذه الأبيات:

لا يستوى من يعمر المساجدا ،،
يدأب فيها قائماً وقاعدا ،،
ومن يرى عن الغبار حائدا ،،

والحديث عن الإمام علىّ فى كتاب عبد الرحمن الشرقاوى لا ينقطع ، وسوف نستكمله فى حلقات قادمة إن شاء الله..

***



لأول مرة

وصول سفينة حاويات من الجيل الثالث

LT GARLAND الخط الملاحى FEM (Fareast - EURMED)

حمولتها ٥٠ألف طن (أربعة آلاف حاوية مكافئة)

لميناء الإسكندرية

توكيل شركة الخليج العربى للأعمال البحرية والتجارة



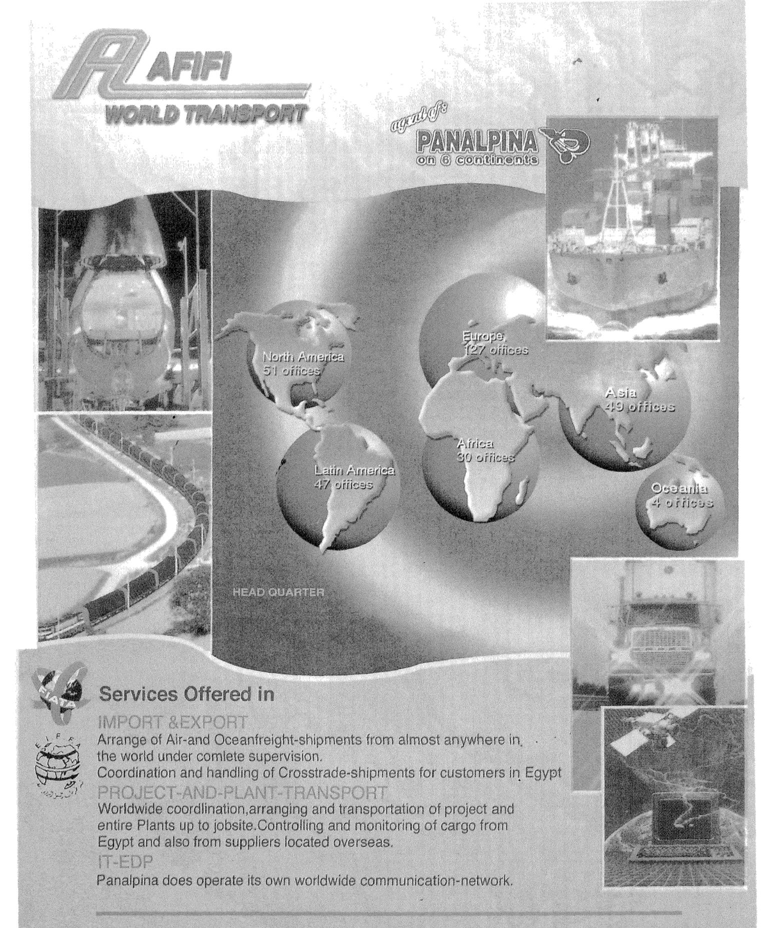
اللواء بحرى محمد يوسف
رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية



وصلت بمشيئة الله الباخرة LT GARLAND يوم ٣/١٥ إلى ميناء الإسكندرية لأول مرة وهى من سفن الجيل الثالث للحاويات وحمولتها حوالى ٥٠ ألف طن (أربعة آلاف حاوية مكافئة) ضمن أثنى عشر باخرة مماثلة فى خدمة خط FEM (Fareast EUR_MED)



قادمة من شمال أوروبا متجهة إلى الشرق الاقصى فى أول رحلاتها لشحن أكبر صفقة أرز مصرى صادر من مصر إلى تايوان ١٤٠ حاوية × ٤٠ قدم من ضمن صفقة ٥٠٠ حاوية × ٤٠ قدم وهذا الخط سيخدم خطط التصدير من أكبر الموانى المصرية إلى الشرق الاقصى مباشرة كما أنها ستعد أول سفن مباشرة من ميناء الإسكندرية إلى الشرق الاقصى دون العبور بموانى محورية وستقوم بتفريغ وشحن ألف وستمائة حاوية فى هذه الرحلة . وطول الباخرة ٢٧٠ متر .


AFIFI
WORLD TRANSPORT
agent of:
PANALPINA
on 6 continents
North America
51 offices
Europe
127 offices
Asia
49 offices
Africa
30 offices
Latin America
47 offices
Oceania
4 offices
HEAD QUARTER
FIATA
Services Offered in
IMPORT &EXPORT
Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt
PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT
Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.
IT-EDP
Panalpina does operate its own worldwide communication-network.
17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com
TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521



وبدأت المشروعات الإستثمارية

تأسيس شركة سونكر لتموين السفن
(شركة مساهمة مصرية بنظام المناطق الحرة)

في إطار تنفيذ خطة شركة تنمية ميناء السخنة لتطوير ميناء السخنة وإقامة العديد من المشروعات الإستثمارية المعاونة لتقديم خدمات مساعده للسفن العابره والمتراكية بالميناء قامت الشركة بتأسيس شركة سونكر لتموين السفن (شركة مساهمة مصرية بنظام المناطق الحرة الخاصة) برأسمال مرخص به ٢٠ مليون دولار أمريكي وذلك بهدف إنشاء وتشغيل محطات مستودعات وصهاريج لتخزين ومناولة المنتجات البترولية بكافة أنواعها على أحدث مستوى تقنى وكافة الانشطة الأخرى المتعلقة بهذا النشاط داخل ميناء السخنة والموانى الأجنبية خارج جمهورية مصر العربية وذلك على مساحة ١٥٠ ألف متر مربع بميناء السخنة.



تبادل وثائق العقد بعد توقيعه بين كل من السيد الربان/ أسامة الشريف والسيد / حسين سلطان

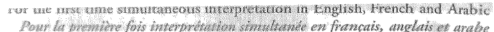


صورة تذكارية تضم الربان/ أسامة الشريف والسيد/ حسين سلطان وأعضاء الوفود

ولتفعيل دور شركة سونكر لتموين السفن قامت بتاريخ ٢٠٠٤/٣/٢ بتوقيع عقد مشاركة مع شركة فوباك هو رايزون فجيره ليمتد وذلك للبدء فى الخطوات التنفيذية لتنفيذ المشروع وذلك تحت أسم شركة فوباك هو اريزون السخنة ليمتد وذلك لإنشاء وتملك وتشغيل وصيانة رصيف لتداول جميع المواد السائلة الصب وشرف حفل توقيع العقد السيد المهندس سامح فهمى وزير البترول المصرى .



السيد وزير البترول المصرى فى حديث جانبى مع الربان/ أسامة الشريف رئيس مجلس أدارة شركة تنمية ميناء السخنة



SOKHNA PORT Gold Sponser

CAIRO 2004

INTERNATIONAL FREE ZONE CONFERENCE

MONDAY & TUESDAY 26th & 27th APRIL

Grand Hyatt Hotel

PLUS OPTIONAL WORKSHOPS & VISITS 28th to 30th April

ATELIERS PRATIQUES FACULTATIFS ET VISITES 28 au 30 avril



with the support of

avec le soutien de

The General Authority for Investment & Free Zones



SOKHNA PORT GOLD SPONSOR

"Free Zones have become a primary policy tool of a modern international economy which aims at developing free international trade. The benefits of a well implemented EPZ/Free Zone are numerous and include regional development, promotion of industrial outsourcing, job creation, transport cost savings and increase in export competitiveness. The benefits for potential investors are also evident - customs procedure simplification, fiscal and financial incentives, subsidised infrastructure etc. Therefore those companies seeking opportunities for establishing a manufacturing or service facility have much to gain".

"Les zones franches sont devenues un outil majeur de politique d'une économie internationale moderne qui vise à développer le commerce international libre. Les avantages d'une zone bien mise en application d'EPZ/Free Zone sont nombreux et incluent le développement régional, la promotion de l'approvisionnement industriel à l'extérieur, la création d'emplois, l'épargne de frais de transport et l'augmentation de la compétitivité d'exportation. Les avantages pour les investisseurs potentiels sont également évidents - la simplification de régime douanier, les incitations fiscales et financières, l'infrastructure subventionnée etc... Par conséquent ces sociétés cherchant des occasions pour établir une base de fabrication ou de secteur tertiaire ont beaucoup à gagner".



Sokhna Port and Logistic Centre is strategically located on the coast of the Red Sea at the Gulf of Suez, 130km to the east of Cairo. Inaugurated by President Hosny Mubarak in October 2002, Sokhna Port makes use of the latest state-of-the-art IT technologies and most sophisticated machineries ensuring the smooth transit of all kinds of containerised and bulk cargos. Sokhna is the first port in Egypt to make use of Electronic Data Interchange (EDI) in all its transactions making for a fully automated customs clearance procedure. Sokhna Port and Logistics Centre is the closest port to Cairo and its international airport guaranteeing excellent possibilities for warehousing and distribution to Egypt and the Middle East with its 500 million consumers. To learn more about investment incentives and port activities, please see www.spdc.com

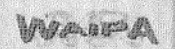
www.freezones.org - The No. 1 Meeting Place for the world's Free Zones



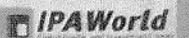













شركة العامرية للمخازن الجمركية
Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt — **كينج مريوط - الاسكندرية**

شركتنا :-

- من أوائل الشركات التى يساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانى الجافة .
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركى عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الإسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجى لتطوير الاداء المستمر والكفاءة العالية .
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..



نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الإجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
محمول : ١٢٣٩٤٢٢١٦ .



طور سيناء "جوهرة" في طي النسيان

حوار ميادة محمود

لا أدرى كيف أبدأ حديثى عن تلك المدينة الرائعة "طور سيناء" عاصمة محافظة جنوب سيناء، فمن فرط إنبهارى بتلك الطبيعة الخلابة والإنجازات الضخمة لا أجد الكلمات التى تعبر عن هذا السحر الربانى الذى يغلف جو المدينة...

مناخ معتدل طوال أشهر السنة، مناظر طبيعية ترسم لوحات فنية من الجمال الخلاب، جو روحانى يطمئن له القلب فتشعر النفس وكأنها فى رحاب الفردوس...

تقع مدينة طور سيناء فى النصف الجنوبى من سيناء وتطل على خليج السويس، تبلغ مساحتها (٥٠٦٣كم٢) يسكنها حوالى (٣٠ ألف نسمة) سميت بهذا الإسم نسبة إلى أشهر جبالها (جبل الطور).

ومن أهم المعالم التى إشتهرت بها قديماً:

ميناء الطور، ضريح الكيلانى، كنيسة مارى جرجس، الحجر الصحى، بلدة الكروم، حمام موسى، قلعة الطور.

ومعظم هذه المعالم تهدم ولم يتبق منها سوى بعض الآثار.

أشهر وديان المدينة سهل القاع، أبو حجاب، وادى إسلا، وادى وجران، ووادى جبران.

وقد حظيت المدينة بنصيب كبير فى المشروع القومى لتنمية سيناء الذى يمتد حتى عام ٢٠١٧ بحيث تم إنفاق ما يزيد على (٥ مليارات جنيه) للنهوض بالمدينة ووضعها على الخريطة السياحية.

أحياء سكنية ومصالح حكومية يحيط بها النخيل والأشجار

وكان لإنترناشيونال هذا اللقاء مع اللواء أ.ح فاروق أحمد محمود رئيس المدينة ليحدثنا عن أهم الإنجازات والمشروعات التى تمت على أرض الطور. فيقول بالنسبة لقطاع السياحة فإن "طور سيناء" من المدن التى حباها الله بطبيعة ساحرة وجو رائع يتيح الفرصة لإقامة مشاريع سياحية كثيرة، فمن أروع الأماكن السياحية "حمام موسى" الذى يقع أسفل "جبل موسى" ويطل على خليج السويس، وقد أقامه الخديوى "سعيد باشا" فوق أحد ينابيع المياه الكبريتية الحارة التى تنبع من باطن الجبل. وتوصف هذه المياه للإستشفاء من الأمراض الجلدية والروماتيزمية وعلاج القولون العصبى.

كما أن منطقة "رأس راية" التى تبعد عن المدينة بحوالى ٨كم بإتجاه شرم الشيخ تمثل أحد أهم روافد الإستثمار السياحى نظراً لنظافتها وصفاء سمائها ونعومة رمالها وهدوء مياهها، وجارى الآن تطوير هذه المنطقة وإستغلالها سياحياً من قبل شركات ضخمة، حيث تقام قرى سياحية تمتد من "رأس راية" وحتى "رأس محمد" فهذه المنطقة مفتوحة غنية بالشعاب المرجانية والحياة البحرية ومناسبة لرياضة الغوص.

وقد كشفت أعمال الحفائر فى "رأس راية" عن وجود أقدم مسجد فى سيناء، وحصن يعود إلى العصر الفاطمى، كما عثر على الكثير من العملات الذهبية والفضية والبرونزية وعدد من الأطباق والأوانى الفخارية.

وقديماً استغلت هذه المنطقة الواقعة فى مصب "وادى إسلا" كميناء للسفن.

أيضاً هناك "تل الكيلانى أو ميناء "الطور القديم" الذى استغل كميناء تجارى لمصر فى العصور الوسطى وكميناء حربى فى العصرين المملوكى والعثمانى، وكانت له أهمية كبيرة بالنسبة للحجاج المسلمين الوافدين إلى مكة والمدينة، والمسيحيين القادمين إلى سانت كاترين.

وقد بدأت أعمال الكشف والتنقيب فى هذه المنطقة عام ١٩٨٥، وتم العثور على عملات ذهبية وفضية ومشغولات عثمانية وعدد من المخطوطات التجارية كما تم إكتشاف مبانى من "الحجر المرجانى" لا يوجد مثيل لها سوى فى "القصير" وبعض موانى السودان، ومن هذه المنشآت جمرك وقنصلية لكل من ألمانيا وروسيا.

أما "دير وادى الطور" الموجود بقرية الوادى ٥كم شمال الطور فهو من أهم الآثار المسيحية ويضاهى فى أهميته "دير سانت كاترين" وقد شيده الإمبراطور الرومانى "جوسنيان" فى القرن السادس الميلادى على قدر كبير من الضخامة والفخامة، مبنى من الحجر الجيرى الضخم يحيط به سور حجرى به ٨ أبراج للدفاع عنه من هجمات البربر، يضم بداخله ٤ كنائس وبئر مياه.

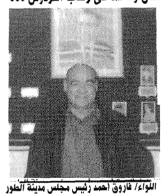
ولكن تم تخريب هذا الدير وإحراقه على يد البربر فهجره الرهبان إلى دير سانت كاترين وبدأت أعمال الحفائر فيه عام ١٩٨٤ ولاتزال مستمرة حتى الآن مع محاولة ترميمه ليصبح من أهم محطات السياحة الدينية.

وفى الشمال من "دير الوادى" بحوالى ١٠ كم يقع "وادى الأعوج" الذى سمى هكذا لشدة الإعوجاجات وكثرتها به وكشفت أعمال الحفائر والتنقيب والتى بدأت عام ٢٠٠١ عن كنيستين وعدد من المنقولات البسيطة وبئر مياه وقنوات لتوزيع المياه وخزانات جوفية للمياه العذبة فى تربة صالحة للزراعة. ولهذه المنطقة أهمية كبرى سياحياً ودينياً وتاريخياً، فأعمال الحفائر قادت إلى الكشف عن كثير من المعلومات والحقائق حول نشأة المسيحية فى مصر وعن مراحل تطورها وحياة الرهبان بها، حيث يتوسط وادى الأعوج منطقتى جبل الحمام وجبل الناقوس وسانت كاترين من جانب آخر، وهى المنطقة التى عاش بها الرهبان.

"أما جبل الناقوس" - الذى يعد من أكبر دلائل العظمة الإلهية فيقع غرب الطور بحوالى (٢٠كم) وسمى بهذا الإسم نسبة إلى وجود تلال من الرمال الكريستالية التى تصدر صوت الجرس أو الناقوس عند السير عليها أو إحتكاك الهواء بها. وبهذا الجبل عثر على الكثير من النقوش العربية الإسلامية والمسيحية وأيضاً العبرية والنبطية. ولهذا الجبل أهمية خاصة لدى المسيحيين، حيث أن القديسة "هيلانة" والدة الإمبراطور "قسطنطين" زارته لرؤية الرهبان عقب زيارتها لطور سيناء.

ذلك إلى جانب الأهمية الإسلامية، حيث ترجع النقوش به إلى القرون الهجرية الأولى.

وفى ظل كل هذه الأماكن السياحية الرائعة يشير اللواء فاروق إلى المشروعات السياحية التى تتم على أرض المدينة ويوكل بها إلى شركات سياحية ضخمة تعمل تحت إشراف المحافظة، حيث يحرص "اللواء مصطفى عفيفى" محافظ جنوب سيناء على تشجيع المشروعات الإستثمارية على أرض الطور للنهوض بها ووضعها على خريطة السياحة المحلية والإقليمية والعالمية، حيث توجد بالمدينة قريتين سياحيتين وعدد من المزارات التى يأتى إليها السياح من بلاد كثيرة من أوروبا وروسيا والدول العربية، ولكن معظم هذه المشروعات متوقفة الآن بسبب أعمال التنقيب عن الآثار.



اللواء/ فاروق أحمد رئيس مجلس مدينة الطور





مرساة عليون شرعى

حمام موسى

وجدير بالذكر أن هناك "بعثة يابانية" على مستوى عالى من الكفاءة والتقنية تقوم بالتنقيب عن الآثار.

ومن أهم الآثار الغارقة التى تم العثور عليها "مرساة عليون شرعى" وهى تمثال على شكل هلب مصنوع من الحديد المطروق سنة ١٧٨٧م وانتشل من خليج السويس سنة ١٩٩٥ وهو مهدى من شركة الخدمات الملاحية والبترولية "مارديايف" إلى مدينة الطور ووضع فى مكان متميز على الكورنيش تحيط به مجموعة فريدة من الزهور والنباتات.

يوجد بالمدينة مطار ضخم على مستوى عالى من التجهيزات لكن لا توجد عليه خطوط جوية، أما "الميناء البحرى" فتقوم حالياً إحدى الشركات الملاحية بأعمال تطوير وتصليح الحفارات به كى يتم تشغيله حيث أنه لا توجد عليه خطوط ملاحية ذلك بالاضافة إلى "ميناء الصيد البحرى" الذى أنشئ عام ١٩٨٥ ويعمل تحت إدارة المدينة، ويشتمل على ورشة لإنشاء وإصلاح "اللانشات السياحية"ولانشات الصيد ومحطة وقود، وثلاجة لصنع الثلج وجهاز قذف ميكانيكى لإصلاح السفن ويعمل فى إطاره أكثر من ٥٠ مركب صيد.

ويضيف اللواء فاروق أنه فى إطار الحرص الدائم من المحافظة على تطوير المدينة والنهوض بها والحفاظ على جمالها البيئى فقد تم نقل جميع الورش والمحال الحرفية بعيداً عن المناطق السكنية . وتضم هذه المنطقة الحرفية حوالى ٨٠ ورشة.

كما أن إرشادات المحافظ بصيانة الطرق القديمة وعمل توسعات وطرق جديدة تتم بشكل جيد، حيث أن أعمال السفلتة والتوسعات للشوارع تضيف حوالى ٥كم سنوياً للمناطق الجديدة، وأعمال تشجير وتجميل الكورنيش تم إنجازها خلال أسبوعين فقط، ويوجد بسور الكورنيش "طابيات" وأبراج تتناغم مع منظر البحر برماله البيضاء الناعمة التى يحيط بها النخيل والأشجار، وفى الخلفية تظهر الجبال فى لوحة فنية تتنوع بها الألوان ما بين الأزرق والأخضر والبنى والأصفر.

ومن المنشآت السياحية التى تخدم أهالى الطور "مبنى دار العاملين" بالمحافظة ويتكون من فندق وملاهى ترفيهية وحديقة أطفال، ويخدم جميع الموظفين بالهيئات الحكومية بمدينة الطور.

ويؤكد رئيس المدينة أنه طالما ارتبطت السياحة بالتاريخ والمعرفة لذلك فإننا قد أولينا قطاع الثقافة إهتماماً خاصاً حيث توجد بالمدينة ٣ مكتبات وقصر ثقافة يحتوى على قاعة سينما ومسرح شتوى إلى جانب المكتبة العامة ومكتبة الطفل ويوجد بالمدينة أيضاً مسرحاً صيفياً.

(ومن أهم الأشياء التى لفتت نظرى فى مدينة الطور أنه رغم صغرها وبساطة الحياة بها إلا أن جميع المرافق العامة والخدمات الأساسية والبنية التحتية متوفرة وتعمل بكفاءة عالية.)

وعن هذا يحدثنا اللواء فاروق أحمد بأن تخطيط المحافظة والمجلس المحلى للمدينة ركز على توفير الخدمات الأساسية وجميع المصالح والهيئات والمرافق ، بل راعى أيضاً أن تكون ذات سعة وقدرة عالية لمواجهة أى ضغط فى المستقبل.

حيث يوجد بالمدينة (٣٧) مبنى حكومى بتجهيزات راقية، ومن هذه المبانى مركز الإعلام، مبنى الإذاعة الإقليمية، الهيئة القومية للبريد، مديرية الأوقاف، مديرية الإسكان والمرافق، المجلس الشعبى المحلى للمحافظة، الإدارة العامة لتنمية الموارد المائية، المركز القومى لبحوث المياه، ومبنى التأمينات والمعاشات وبالنسبة للكهرباء يؤكد اللواء بأنه يوجد فائض قدره (١٢ ميجاوات) والمحطات تكفى ضعف الإستهلاك الحالى.

أما قطاع المياه أكثر القطاعات حيوية وأهمية فيشمل شبكات بطول (١٥كم) ومحطتين رئيسيتين و (١٠ آبار) و ٥ خزانات مياه.

ويقول اللواء فاروق أنه قبل عام واحد فقط كان ضخ الماء لا يزيد عن (١٠ ساعات) فى اليوم ، أما الآن فوصل إلى (٢٤ ساعة) مما وفر راحة ومستوى معيشة أفضل ومعدل زراعة أعلى ، كما يتم نقل حوالى (١٥ ألف م^{3} / يومياً) إلى شرم الشيخ.

مع العلم بأن هذه المياه عذبة ونقية تعادل مياه النيل ، علاوة على نسبة الأملاح والمعادن التى تميزها.

أما الطرق فيتم بها أعمال الرصف والتجميل، سواء كانت الطرق الداخلية التى تمتد بطول (١٤٤كم)، أو الطريق الأقليمى الذى يربط جميع مدن "جنوب سيناء" بطول ١٤٠كم، أو الطرق الرئيسية التى تربط المدينة بجميع المحافظات خاصة الطريق الرئيسى المار "بشرم الشيخ" وصولاً إلى "طابا".

وفيما يخص مجال الإتصالات جارى الآن إنشاء مبنى "السنترال الجديد" وإجراء توسعات فى "سنترال طور سيناء" الذى تصل سعته إلى ٦ آلاف خط، يوجد بها فائض يقارب الألفين . كما يوجد بالمدينة ٤ مكاتب بريد وتلغراف وللحفاظ على كل هذه الإنجازات وإتماماً للمسة الجمالية والحضارية للمدينة كان لابد من التشديد على أعمال النظافة والصيانة حيث يتم تنظيف المدينة يومياً بواسطة جهاز نظافة على أعلى مستوى ويتم التخلص من المخلفات فى مقلب قمامة صحى.

ميناء الصيد البحرى

ولأن الثروة البشرية لا تقل أهمية عن كل هذه الطبيعة الخلابة التى حبى الله بها مدينة " طور سيناء" ، كان من الضرورى الحديث عن التنمية البشرية بالمدينة .

ويقول اللواء فاروق أحمد أنه وفقاً لتعليمات وإرشادات المحافظ اللواء مصطفى عفيفى تم النهوض بكافة المجالات التى تقوم على تدريب وتنمية سكان المدينة.

فبالنسبة للتعليم ، توجد بالمدينة (٣١ مدرسة) لكافة المراحل وكل أنواع التعليم و٩ معاهد أزهرية لمختلف المراحل التعليمية ولكن حتى الآن لا يوجد تعليم جامعى بالمدينة.

أما قطاع الصحة، فيضم مستشفى عام وأخرى عسكرية مزودة بمهبط طائرات هليكوبتر.

كما يوجد معمل تحاليل به قسم للتأمين الصحى ، وجهاز إسعاف عالى المستوى.


طريق الكورنيش

وفيما يخص الشباب والرياضة ، فيوجد بالمدينة مديرية للشباب والرياضة و٢٣ لجنة رياضية ومعسكر دائم لشباب الجمهورية يستقبل الرحلات من جميع المحافظات ويوجد ٣ أندية و ٤ مراكز شباب و ١٢ ملعب وجارى الآن إنشاء "استاد رياضى" ينتهى العمل به قبل مونديال ٢٠١٠ .

وأخيراً يحدثنا السيد اللواء فاروق أحمد رئيس مجلس المدينة عن الإنجازات الإسكانية ، حيث يوجد بالمدينة ما يزيد عن ٦ آلاف وحدة سكنية، وتضم المدينة قريتين متكاملتين هما "الجبيل" و"الوادى" ، وبالمدينة تقسيمات سياحية وأخرى حرفية ومنازل بدوية تتمتع كلها بنفس القدر من الإهتمام والتطوير، حيث يقوم السيد المحافظ وجميع المسئولين بعمليات متابعة دورية وجولات ميدانية للتأكيد على مراعاة الدقة والجودة.

وعن الأهمية الدينية والتاريخية لمدينة "طور سيناء" يحدثنا الشيخ محمد عبد العظيم وكيل أول وزارة بالأزهر بمحافظة الدقهلية ومن أقدم مؤسسى الأزهر بمدينة الطور .

فى القرن الثانى الميلادى فى عصر المحنة الكبرى، كانت "الطور" أفضل المناطق للرهبان حيث فروا بدينهم إلى الصحراء هرباً من إضطهاد الرومان الوثنيين.

وفى العصر الإسلامى كان لحمام موسى أهمية كبيرة ، ففى العصر الأموى كان عبد العزيز بن مروان أخو الخليفة عبد الملك بن مروان ووالد آخر الخلفاء الراشدين عمر بن عبد العزيز، كان والياً على مصر التى شهدت زلزالاً فى هذا الوقت، فقام عبد العزيز بنقل أهله إلى الطور المباركة اقل الأماكن تأثراً بالزلزال.

كما أنها كانت ميناءاً رئيسياً ومزاراً هاماً فى العصر العباسى والفاطمى والأيوبى والعثمانى ويقع بالمدينة " مسجد الكيلانى " الذى عبر عنه الحديث النبوى الشريف :

"لا تشد الرحال إلا إلى أربع مساجد ، المسجد الحرام ، المسجد النبوى، بيت المقدس، ومسجد الطور" (وهو مسجد الكيلانى).

وفى إحدى الروايات تذكر ثلاث مساجد هى المسجد الحرام والنبوى وبيت المقدس.

كما يوجد أيضاً مسجد الخضر وهو زاوية متهدمة تقع فى منطقة آثار الكيلانى.

ويتحدث الشيخ محمد عن جبال المدينة ومكانتها الدينية فيقول :

يوجد بالمدينة جبلين أولهما هو (جبل المناجاة) وهو الجبل الغربى وتحته حمام موسى. أما الجبل الشرقى المقابل له فهو (جبل المناداة) حيث نادى الله سبحانه وتعالى سيدنا موسى عليه السلام عندما ترك مع قومه بالمنطقة وأصابهم البرد الشديد فى منتصف الليل، فنظر موسى عن يمينه فرأى بجوار الجبل ناراً فقال لأهله أمكثوا أنى أنست ناراً لعلى آتيكم منها بخبر أو بشهاب قبس لعلكم تسطرون، فلما ذهب موسى إلى النار ناداه ربه ، **(فلما آتاها نودى يا موسى أنى أنا ربك فاخلع نعليك إنك بالوادى المقدس طوى "**

صدق الله العظيم

(سورة طه)

ثم حمله الله الرسالة وأمره أن يذهب إلى فرعون فيبلغ رسالة ربه ويرده عن طغيانه.

أما (جبل المناجاة) فهو الجبل الذى ناجى موسى ربه من فوقه عندما كان "التيه" مع بنى إسرائيل ، وأمره الله أن يصوم ٣٠ يوماً ثم أتمها بعشر.

ثم خرج إلى هذا الجبل وكلمه ربه " **ولما جاء موسى لميقاتنا وكلمه ربه قال ربى أرنى أنظر إليك قال لن ترانى ولكن أنظر إلى الجبل فإن إستقر مكانه فسوف ترانى فلما تجلى ربه للجبل جعله دكاً وخر موسى صاعقاً فلما افاق قال سبحانك تبت إليك وانا أول المؤمنين" صدق الله العظيم**

(سورة الأعراف)

أندك الجبل الذى كان عليه موسى لما تعرض للأنوار الربانية وكان المكان الذى أصابه الدك هو مكان مدينة "طور سيناء".

وفى هذه المدينة سر عظيم أن الذى يذهب للزيارة أو للإقامة ثم يغادرها تهفو نفسه إليها ويحب أن يعود لها مرة أخرى لأنها هى المكان الوحيد على الكرة الأرضية الذى تجلت عليه الأنوار الربانية ، ومن ذلك تكون مدينة "الطور" ذات أهمية خاصة بالنسبة لكل الناس، خاصة أنها يوم القيامة تكون أرض المحشر والمنشر..

أخبار الهرم الرابع



الملتقى الثانى للحوار العربى اليابانى بمكتبة الإسكندرية

إستضافت مكتبة الإسكندرية فعاليات الملتقى الثانى للحوار العربى اليابانى حيث ناقش الملتقى سبل تقوية العلاقات بين اليابان ودول الشرق الأوسط ، وأشتملت المناقشات الوضع الحالى فى العراق وكيفية تقديم الدول المشاركة لسبل المساعدة، والتطور الإجتماعى والإقتصادى فى المنطقة العربية ، وذلك إلى جانب دعم الحوار بين الثقافات فى ظل الظروف السياسية والإقتصادية فى المنطقة.

فى إطار التعاون الطبى لمساعدة الشعب العراقى، ستشترك كلاً من مصر واليابان فى تنفيذ البرنامج الطبى الفنى المشترك لتدريب ١٠٠ موظف عراقى فى مجال الخدمات الطبية. وإستكمل الملتقى الثانى أعمال الملتقى الأول الذى أقيم فى مدينة طوكيو باليابان فى سبتمبر ٢٠٠٣ ، ناقش الملتقى العديد من القضايا الهامة، ومنها قضية الشرق الأوسط وخاصة العراق. أبرز الملتقى أهمية إحلال السلام فى منطقة الشرق الأوسط ودوره الأساسى فى تعزيز التطور الإجتماعى والإقتصادى . كما بحث سبل زيادة فرص العمل للشباب وتطوير الموارد البشرية ودعم التعاون والتبادل الإقتصادى بين الدول العربية واليابان ، وتطرق الملتقى أيضاً لدور القطاع الخاص فى إعادة إعمار العراق.

معرض "جائزة نوبل للسلام" بمكتبة الإسكندرية

تستضيف مكتبة الإسكندرية معرض "جائزة نوبل للسلام" الذى يقام فى الفترة من ١٨ مارس حتى ٨ إبريل المقبل بمناسبة الأحتفال بمرور مائة عام على منح أول جائزة نوبل للسلام عام ١٩٠١ . كان المعرض فى جولة حول العالم منذ عام ٢٠٠١ حيث زار عدداً من البلاد منها ألمانيا والولايات المتحدة الأمريكية.

ينقسم المعرض إلى قسمين يحتوى ***الأول*** على جزء تاريخى يشمل مجموعة صور فوتوغرافية للحائزين على جائزة نوبل للسلام بالإضافة إلى جزء يعرض للخلفية التاريخية للجائزة منذ أن أنشأها العالم الفريد نوبل . يحتوى ***القسم الثانى*** من المعرض على مجموعة أخرى من الصور الفوتوغرافية تحت عنوان "أوجه السلام" للمصورة الفرنسية ميشلين باتييه والتى قامت على مدى ثلاثين عاماً بتجميع أشهر مقولات وصور الحائزين على جائزة نوبل للسلام بالإضافة إلى مقتطفات من مشوار عملهم وإنجازاتهم.ويقام المعرض بالتعاون مع السفارة الملكية النرويجية بالقاهرة.

مؤتمر تقريب المقاييس ونظريات المعرفة

إستضافت مكتبة الإسكندرية مؤتمراً حول "تقريب المقاييس ونظريات المعرفة ربط المعرفة المحلية والعلوم العالمية بمنظور تقييم ذو أوجه متعددة" وذلك فى الفترة من ١٧–٢٥ مارس ٢٠٠٤ .

قام بتنظيم المؤمر منظمة الألفية لتقييم الأنظمة البيئية Millennium Ecosystem Assessment (MA) ، وهى منظمة علمية دولية تهتم بتقييم التبعات والنتائج المترتبة على تغيرات النظم البيئية وأثرها على رفاهية الإنسان.

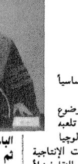
اعمال سيد درويش والعريس الخامس بمكتبة الإسكندرية

نظم مركز الفنون بمكتبة الإسكندرية خلال شهر مارس برنامجاً للأنشطة الثقافية والفنية تضمن حفلاً موسيقياً لأعمال سيد درويش بمناسبة مرور ١١٢ عاماً على ميلاده ، وآخر "لثلاثى برتولدى" وهى مقطوعات لأوبريون، وبيتهوفن، ومندلسون، بالإضافة إلى ذلك عرض المركز مجموعة من الأفلام السينمائية المتميزة تضم فيلم "عاشقات السينما" إخراج ماريان خورى، وفيلمى "بنات الباشا المدير" و"العريس الخامس" إخراج أحمد جلال.

نظم المركز معرضاً بعنوان "آسيا ورائدات السينما فى مصر" وذلك بمناسبة الأحتفال بيوم المرأة العالمى.

أول رسالة تتناول ..

دور تنظيم المؤتمرات في تطوير قطاع النقل البحرى



الباحثة/ عبير مراد تتوسط هيئة الحكم على الرسالة، من اليمين الربان/ سعيد بلبع ثم الاستاذة الدكتورة/ سهير حسن ، أستاذ الإقتصاد بجامعة المنوفية ثم الدكتور/ فتحى ابو عيانة، نائب رئيس جامعة الإسكندرية الاسبق ،ثم الدكتور / رفعت رشاد

قامت الدارسة عبير فاروق مراد مسئول البرامج الخارجية بكلية الدراسات العليا فى الإدارة بإعداد رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى لإستكمال متطلبات منح درجة الماجستير فى تكنولوچيا النقل البحرى تحت إشراف السيد الدكتور / رفعت رشاد رئيس قسم الدراسات العليا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى والأستاذ الدكتور/ سهير حسن رئيس قسم الإقتصاد بكلية التجارة بجامعة المنوفية بعنوان **"دور تنظيم المؤتمرات فى تطوير قطاع النقل البحرى"** دراسة تطبيقية على مؤتمرات مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى.

وحيث أن النقل البحرى اليوم يلعب دورا حاسماً فى نمو إقتصاديات الدول وسوف يزداد هذا الدور يوما بعد يوم حيث أصبحت صناعة النقل البحرى من العناصر المؤثرة فى القدرات الإقتصادية للدول ومؤشر للقدرة التنافسية على المستوى الإقليمى والدولى ومن أهم محددات التنمية الإجتماعية والإقتصادية لأى دولة، وتشهد الساحة العالمية العديد من التطورات سواء الإقتصادية أو التكنولوچية المؤثرة على قطاع النقل وكان لزاماً على مصر أن تواكب عصر التطورات الحديثة فى صناعته، ونظراً لأن معدلات التطور فى هذه الصناعة معدلات سريعة الإيقاع ومتلاحقة فأنها تتطلب المتابعة الجيدة والمستمرة والتعامل الواعى معها من أجل رسم الإستراتيچيات الإقتصادية بعيدة المدى.

وقد أصبحت المؤتمرات أحد نوافذ نقل هذه التقنيات والرؤية المختلفة للإصلاح ومن خلال هذه النوافذ يمكن دراسة وتحديد المشاكل المختلفة ومعرفة الأساليب العلمية والفنية والإستراتيچيات المختلفة لمواجهة مشاكل هذا القطاع .كما تعتبر المؤتمرات من أهم خطوات دراسة هذه المشاكل بصورة عملية ومن خلال طرح مختلف الآراء والرؤى المحلية والإقليمية والعالمية للإستفادة من التجارب المشابهة، ويجب الإستفادة من توصيات المؤتمرات حيث أنها تساعد على تنمية القطاع وتضع الأسس التى من خلالها يمكن التغلب على جميع المعوقات التى تعترض التطوير، وأهمية نجاح هذه المؤتمرات تتوقف على كيفية تنظيمها وعدد المشاركين فيها ومكان إنعقادها والميزانية الخاصة بها كما يعتبر التسويق والإعلام عنصراً أساسياً فى إنجاح هذه المؤتمرات.

ترجع أهمية إختيار الموضوع للدور الحيوى الذى تلعبه المؤتمرات فى نقل التكنولوچيا الحديثة لمختلف القطاعات الإنتاجية والخدمية بما فى ذلك قطاع النقل فضلاً عن أن المؤتمرات تعتبر أحد القنوات المباشرة لدعم الإتصالات الثقافية والفنية والعلمية بين المشاركين.

وحيث أننا نشهد حالياً تحولاً كبيراً فى إتجاه العولمة **Globalization** الناتج عن التقدم التكنولوچى وزيادة الإنتاجية خاصة فى مجالات النقل والمعلومات والإتصالات، فقد أصبح العالم يترابط مع بعضه بشبكة من العلاقات التجارية والمالية والتكنولوچية، ومن ثم أصبحت هناك حاجة ملحة لإقامة المؤتمرات لتبادل الأفكار والآراء المختلفة كما أن المؤتمرات العلمية يمكن أن تمثل رافداً من روافد التنمية العلمية والثقافية ومصدر من مصادر نقل التكنولوچيا الحديثة كما أنها تساهم فى تحديد المشكلات بشكل يمثل الإتجاهات العلمية المختلفة. وتنظيم المؤتمرات يمكن من رصد الحلول العلمية المناسبة فى هذا المجال. وإشتمل تحليل الرسالة على أهمية الإستعانة بعقد المؤتمرات كأحد جوانب نقل التكنولوچيا وتحليل المشاكل بالقدر الذى يسمح بدعم هذا القطاع ، كما أن فتح المجال لكافة المهتمين بالنقل البحرى من خلال محاور الأبحاث وورش العمل لعقد اللقاءات الفكرية وتبادل الآراء بما له من مردود إيجابى على الجميع. فى ضوء ما تتسم به صناعة النقل البحرى من أنها صناعة دولية تمر بتطورات تكنولوچية وإقتصادية سريعة، تأتى أهمية المؤتمرات كأداة للتبادل المعلوماتى والمعرفى وتبادل الخبرات الفنية فى مجال النقل البحرى، فقد لوحظ للباحثة عدم وجود نظام متكامل لتنظيم هذه المؤتمرات سواء من حيث إجراءات التجهيز السابقة لها أو من حيث قياس فعالية هذه المؤتمرات ومدى الإستفادة منها وحجم الدور الذى تلعبه فى دعم البحث العلمى والأنشطة البحثية فى قطاع النقل البحرى ، وقد أوضحت الباحثة تساؤلات البحث على النحو التالى:

- ما هى الإجراءات والقواعد الواجب إتباعها عند تنظيم المؤتمرات فى صناعة النقل البحرى لضمان نجاح المؤتمرات؟

- هل تتطابق المشكلات والموضوعات التى يتم معالجتها فى هذه المؤتمرات مع واقع صناعة النقل البحرى؟

- هل يتم الإستفادة من توصيات المؤتمرات سواء على الصعيد البحثى أو تطوير هذا القطاع؟

- ما هى وسائل تسويق المؤتمرات؟

- ما هى عناصر نجاح المؤتمرات؟

وقد رأت الدراسة إتباع أسلوب دراسة الحالة على النحو الوارد فى منهج الدراسة من خلال سلسلة المؤتمرات التى يعقدها مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى وهى سبع مؤتمرات فى الفترة من أكتوبر ١٩٨٩ إلى أكتوبر٢٠٠٣ . **(MARD-CON)** والتى ناقشت أهم الموضوعات فى قطاع النقل البحرى وشارك فى تنظيمها هيئة القطاع العام للنقل البحرى، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، ووزارة النقل البحرى، والشركات القابضة للنقل البحرى، والأمانة الإقتصادية بجامعة الدول العربية ، وميناء هامبورج بألمانيا ، والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى ، والجمعية العربية للملاحة

وإستهدف البحث عرض أهم التطورات التكنولوچية التى طرأت على قطاع النقل البحرى وإستعرض الموضوعات التى تم مناقشتها فى المؤتمرات الخاصة بمركز البحوث والإستشارات من خلال عرض الأوراق البحثية التى تم مناقشتها وتوصيات المؤتمر مع إشارة إلى الإجراءات التى تمت فى مجال تنفيذ أهم التوصيات. كما تضمنت الرسالة الأنشطة المتعلقة بعقد المؤتمرات والخدمات المقدمة للمشاركين وهى لوجستيات المؤتمر والأنشطة المصاحبة لعقد المؤتمرات والأنشطة السياحية، كما تضمنت أسس تنظيم حفل الإفتتاح والختام وحفلات الإستقبال ، وتنظيم قاعة المؤتمر وقاعة الإجتماعات ، وطرق التسويق والترويج للمؤتمر ودور الإعلام، كما تناولت الرسالة موضوع سياحة المؤتمرات وأثرها المباشر على الإقتصاد القومى.

١- زيادة الإهتمام بتنظيم المؤتمرات الخاصة بهذا القطاع سواء لتعظيم العائد العملى أو الإقتصادى فى صورة تنشيط الأنشطة السياحية المصاحبة.

٢- تدريس برامج عقد وتنظيم المؤتمرات فى المناهج الدراسية لمعاهد السياحة والفنادق.

٣- إنشاء مراكز مؤتمرات داخل مناطق سياحية متكاملة مثل شرم الشيخ والغردقة والمدن الجديدة كجزء من مشروع سياحى متكامل.

٤- تحديد محاور البحث والنقاش فى المؤتمرات الخاصة بالنقل البحرى طبقاً لمدى أهمية المشاكل التى تواجه هذه النقاط بحيث يتناول كل محور من محاور الدراسة والبحث والنقاش مشكلة محددة تطرح للدراسة والبحث بالدرجة التى توضح أسبابها وكيفية معالجتها والقضاء على معوقات التطور ورفع معدلات الأداء.

٥- قد يصبح من الضرورى أن يتواكب عقد المؤتمرات مع تنظيم معارض فى نفس المجال سواء كانت تلك المعارض خاصة بالكتب أو الدوريات أو الأبحاث العلمية الحديثة والدراسة الخاصة بمجال المؤتمر كما تتتضمن المعدات والأجهزة الحديثة التى تساعد على تطور هذا القطاع والمعاهد والمراكز الدراسية الخاصة بهذا المجال.

٦- الإهتمام بالدعاية اللازمة داخلياً وخارجياً عن أهمية الموضوعات والأبحاث المطروحة فى المؤتمر من خلال التقارير والنشرات التى ترسل إلى الجهات المحلية والعالمية ومن خلال مكاتبنا الثقافية والإعلامية فى الخارج بحيث يتسع نطاق المؤتمر بالقدر الذى يسمح بزيادة عنصر المشاركة الفعالة من جانب الدول المتقدمة.

٧- الأخذ بتوصيات المؤتمرات وإعتبارها بمثابة النتائج المتحققة من دراسات الجدوى الإقتصادية والفنية الخاصة بهذا القطاع وضرورة الإستناد عليها بإعتبارها مؤشر لإتخاذ القرارات التمويلية والتشغيلية والفنية.

(end to end) , you are doomed to extinction. Being customer oriented is not enough. You must be customer driven. Strive to provide better service and continually add value. This is what quality value added service is all about.

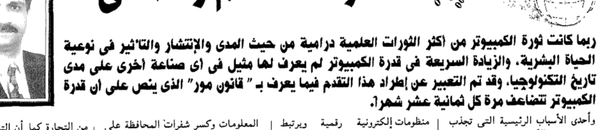
But, despite several past warnings, comprehensive studies on customer relationship management have shown that only 17% of companies incorporate customer retention . These studies have further shown that only 35% of companies thank therir customers ? Why do we not thank our costomers for their business ?! We must treat our clients as our partners and aim to improve their business. The security measures that we are required to undertake must be a value addition for our client .No one washes a rented car! Unless there was a distinct advantage in some from of discount etc there is really no point in washing a rented car !!!!!!!! Similarly our clients must be made to realized that these measures will benefit them ... just as you have realized that the planned security regulations will be beneficial to our survival. It is imperative for the freight logistics Operators to Embrace logistics security as a means to Improving Customer Service At the same time the success of the regulations is also dependent on the systematic implemention of the regulation and a huge change in mindset and of course the necessary investements .The time where we can sit back and disclaim responsibility in the area of security is past FIATA will continue to play an active role and will partner with those agencies that work to reinforce this vision. This is not an easy step for either party to take and the journey will be difficult and taxing .This whole area of security is uncharted,unproven &new .The many security solutions being proposed are new without full understanding of all the systems that need to be changed. The result undoubtedly .is going to be higter costs delayes and unproven systems Yet I beleive that this forum will bring us a lot closer towards the ideal scenario and that all stakeholders, including Fiata, need to work together to achieve the desired goals.

Three recommendations which I need to place before you ....:

1. A closer international cooperation between countries possibly under an international umbrella of WCO etc so that no country introduces a regulation solo .... whereby the other stakeholders like the freight industry is faced with multinational applications ...
2. That care is givn not to compromise with the industry and commercial information and other tangible data in the process ....
3. The question of costs is looked at and how it's spread will be implemented ... is it possible to apply a security fee across the board?

All of these remind me of an ancient chinese proverb, "THe gem cannot be polished without friction, nor man perfected without trials."

نحــو عــالــم رقــمـى



ربما كانت ثورة الكمبيوتر من أكثر الثورات العلمية درامية من حيث المدى والإنتشار والتأثير فى نوعية الحياة البشرية، والزيادة السريعة فى قدرة الكمبيوتر لم يعرف لها مثيل فى أى صناعة أخرى على مدى تاريخ التكنولوجيا، وقد تم التعبير عن إطراد هذا التقدم فيما يعرف بـ " قانون مور" الذى ينص على أن قدرة الكمبيوتر تتضاعف مرة كل ثمانية عشر شهراً.

وأحدى الأسباب الرئيسية التى تجذب مستخدمى الكمبيوتر هو الإطلاع الهادئ والسريع على نماذج البضائع المختلفة التى تظهر على شاشة الكمبيوتر ليختار منها المستخدم ما يشاء إضافة إلى زوال تكلفة النقل والإنتقال وتوفير عنصر الأمان عند نقل البضائع.

كما أن التسوق على صفحات "وب" ضمن شبكة "إنترنت" يتيح الإطلاع على عناوين وأسعار الخدمات والسلع التجارية، وهو ما يطلق عليه التجارة الإلكترنية وما إرتبط بها من توقيع إلكترونى وتعاقد رقمى والعقد الرقمى **digital Contrat** والمستندات الرقمية.

المستندات الرقمية

تعرف المستندات الرقمية **Digital documents** بأنها المستندات المسجلة إلكترونياً وهى التى إنتشرت مع بداية الحاسب الآلى الشخصى **P.C** فى الثمانينيات من القرن الماضى، وقد ساعد على إنتشارها الشبكة العنكبوتية **World Wide Wel** وإختصارها **W.W.W** فاتجه العالم بذلك إلى العالم اللاورقى **Paperless World**

- فظهرت التعاملات الرقمية اللاورقية والتعاقد الرقمى والعقد الرقمى **Digital Contrat** وأصبحت المعاملات تتم وفق منظومات إلكترونية رقمية ويرتبط بالمستندات الرقمية فى كثير من التعاملات ما يسمى بالتوقيع الرقمى **digital Signature** والذى قد يكون إما رمزاً أو رقماً أو عدة أرقام أو علامة ما.

ومن الجدير بالذكر هنا أن الرئيس الأمريكى السابق **بيل كلينتون** إعتمد قانون التوقيع الرقمى فى الأول من أكتوبر ٢٠٠٠م والمثير هنا أن الرئيس الأمريكى وقع على القانون بخط يده خشيه أن تحدث مشاكل قانونية فيما بعد.

إختراق المستندات الرقمية

أن عملية الإختراق للمستندات الرقمية هى عملية سهلة تتم من خلال أناس محترفين يطلق عليهم القراصنة **pirates** وهم :

١- **الكراكرز** ويقومون بتخريب المواقع والمعلومات.

٢- **والهاكرز Hackers** ويقومون بسرقة البرامج .

فهم متخصصون وأصحاب خبرة عالية فى تكنولوجيا المعلومات وقد أثبتوا قدرة عالية فى إختراق شبكات المعلومات وكسر شفرات المحافظة على سرية البيانات ورغم كل ما يقال عن جماعة الهاكرز فلهذه الجماعة وجهها الجميل أيضاً فهم يتصدون لإحتكار المعرفة باتاحتهم البرامج مجاناً وإتاحة فرص النفاذ إلى المعرفة التى يبخل بها أصحابها أو يغالون فى تكلفة الحصول عليها بل ينظر إليهم البعض على أنهم "روبين هود" عصر المعلومات الذى يأخذ من الأغنياء ليعطى المحرومين .

التجارة الإلكترونية

E- Commerce

والتجارة عبر الإنترنت **enternet Commerce** والتى تستخدم التوقيع الرقمى، والتجارة الإلكترونية نوعان :

١- **B 2 B** .

٢- **B 2 C** .

<u>النوع الأول:</u> الذى يختص بتعامل التجار فيما بينهم **Business to Business** .

<u>النوع الثانى:</u> يختص بعلاقة البائع بالمشترى **Business to Consumer**

وتتضمن التجارة الإلكترونية العديد من الأخطار التى أبداها إتحاد المستهلكين فى أمريكا وذلك عند التعامل بهذا النوع من التجارة كما أن التوقيع الإلكترونى له جوانبه السلبيه أيضاً إضافة إلى البريد الإلكترونى **e-mail** والموبايل **Mobile** كمصادر للمستندات الرقمية فهذه المستندات قد يضاف إليها أو يحذف منها بعض الأجزاء أو تحذف بكاملها.

ولذا ينصح الخبراء بالإحتفاظ بأكثر من نسخة من الملف الواحد وأن تكون فى يد أمينة.

ومن المشاكل الكثيرة التى تحيط بالمستندات الرقمية والتوقيع الإلكترونى والتجارة الإلكترونية المصاحبة لها مشكلة تنامى وإزدياد الجريمة الرقمية **digital Clime** وما يتطلب ذلك من تكييف قانونى يشتمل على المفردات الحديثة من أدوات وأجهزة ومكونات حتى تكون العقوبة رادعة وإلى دفاع معلوماتى لديه القدرة على تتبع خط سير العملية الرقمية وكيفية القرصنة وكيفية الحصول على الدليل الرقمى **Digital evidence** سواء دليل البراءة أو دليل الإدانة.

وأى نقص فى المعلومة لن يكون فى صالح العدالة.

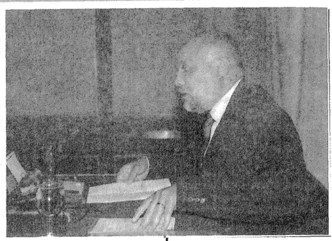
إبراهيم أحمد على
باحث ومترجم للغة الفرنسية
بهيئة ميناء الإسكندرية



Embracing Logistics Security to Improve Customer Service

Presentation By Issa BALUCH
President of Intenational Federation of Freight Forwarders Associations

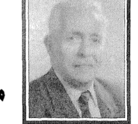
My presentation is split into three sections. the first is an introduction about Fiata and what we do as an international federation of freight association. This is for those who do not know what our organization Fiata does .....
The second is a comment to the lawmakers & their representatives who are gathered here representing the various organizations.
And the third part is addressed to my colleagues in the freight industry.
Now adout FIATA ..... Founded IN 1926, FIATA represents approximately 40.000 forwarding firms in 150 countries. Membership consists of 95 National Associations & 2858 Individual Members. For example our National Member in Egypt is the Egyption Intenational Freight Forwarding Association, while in other countries we may have only individual members.
Being the voice of the freight forwarding community to various governmental authories and intenational associations, FIATA aims to facilitate and accelerate the growth of the industry.
Not limiting the prospects for growth, FIATA is also recognized as representing the freight forwarding industry to several other governmental organizations, authorities and private organizations.
FIATA is structured into Institutes, Advisory Bodies and Working Groups. Each, dealing with every aspect of the international movement of freight. FIATA has also created several docouments and forms to faciliate uniform standards within the industry. The aim of our international federation is to unite, repesent, promote and protect the freght forwarding industry, while facilitating overall growth. Intensive steps have been taken to spread awareness about FIATA, our activities, objectives and the freight forwarding industry as on unified body.
I do not think there would be anybody in this audience whatever background who would oppose me if were to proclaim a collective theme for this forum aimed for the sole purpose to make our world safer With that background I will now discuss the effects of approximately double digits of regulatory changes that are planned to come into play within a span of 12-24 months almost with the element of security
In the words of the 28th American President Mr Woodrow Wilson .
If you want to make enemies try to change something .
Here we have these new regulatory laws which are coming as a response to an action that has affected us all in many ways.The freight and logistics industry is aware that there needs to come into force, some regulatory controls .But.... these must be carefully structured so that they serve their intended purpose rather than backfire and benefit those in opposition.
A case in point ;A robbery has taken place .In response one shuts down doors and windows by locking latching and boarding. Thus denying oneself sunlight and fresh air and of course the freedom of ease. Surely this is not what we want .
Is there a better way of implementing these controls while maintaining the freedom of goods? Can we perhaps implement a 100% X-ray system on everthing that needs to be detected? Can the protocol of X-ray machines be standardized ? Regardless of manufacturer? Regardless of origin / destination ? can airports and port terminals in various parts of the world operate with the same standard? Is it feasible that the Brest airport in Belarus,



operates exactly the same as San - Francisco, USA?
Can we intensify and interface security between the teminals and vessels or aircraft?
At the backdrop of all this, the reality is that most airports and ports have poorly trained personnel with little job retention. I am sure I don't have to elaborate any more, as you are all aware of reports on smuggling of humans in various places. Even the USA, Europe are no exception.
So the task ahead involves standardization of security so that the same application is implemented across aviation and maritime sectors uniformly. It must be carefully thought through till induction in a staged and systematic manner. Many in my industry question the need for so much elaborate changes in the security aspects? It will be relatively easy to place a marshal on the aircraft, but where will he be in order to be effective? At the tail of the aircraft? Middle or front? Would we be safer if there was a marshal for each passenger? Where do we draw the line?
The bottom line is that the regulations to come into effect should be those that can be sustained and not scrapped so that the opposition detects a weakness.

So to my colleagues, the lawmakers, I'm glad, please excuse the deviation from the title of my paper, I have had the opportunity to raise some questions in a forum of this nature as it allows us to partner with you on our collective objective & thinking ...... as stated earlier.
To my colleagues within the industry, wise words from Tack Welch, Former Chairman, General Electric Corp. "If the rate of change on the outside exceeds the rate of change on the inside, the end is near." This industry is possibly facing one of it's gravest challenges ever. You must accept to make the needed changes now. You must commit to the investment and prepare your mindset with the realities of today.
For those who don't, your scenes are likely to be deleted from the movie 'Freight Logistics operators of tomorrow'
Today, Freight logistics, in my opinion is about adding value to the service offering.
Studies have shown that if your value - added service such as freight forwarding, customs clearing, warehousing, distribution, inventory management, co - packing, labeling etc. does not add up to a minimum of 25% to the bottom line of your customer's Total Logistics Cost





المنظمة البحرية الدولية (١٩)

International Maritime Organization

What it does and how it works

ماذا تعمل وكيف تعمل؟

د. مصطفى عبدالعزيز - رئيس قسم دعم المعاهد البحرية / المنظمة البحرية الدولية (سابقاً)

الإتفاقية الدولية لقواعد منع التصادم فى البحر لعام ١٩٧٢ (٢)

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs)

تناولنا فى المقال السابق (الثامن عشر) أهم التعديلات التى ظهرت فى إتفاقية عام ١٩٧٢ والإجراءات التى تتبع عند إجراء أى تعديل على الإتفاقية. ثم بدأنا فى إستعراض قواعد الإتفاقية فتناولنا الجزء الأول الخاص بالقواعد العامة ويتضمن ثلاثة قواعد. ثم تناولنا الجزء الثانى الإتفاقية ويتكون من ثلاثة أقسام تتضمن ١٦ قاعدة . . . نتابع فى هذا المقال إستعراض باقى أجزاء الإتفاقية.

PART C الجزء الثالث - الأنوار والأشكال (القواعد ٢٠ - ٣١)

Lights and Shapes

القاعدة ٢٠ - التطبيق

تتناول القاعدة ٢٠ تطبيق القواعد المتعلقة بالأنوار فى جميع الأجواء، من غروب الشمس إلى شروقها، وكذا من شروق الشمس إلى غروبها فى حالات الرؤية المحددة، وأكدت على تطبيق القواعد المتعلقة بالأشكال خلال النهار.

القاعدة ٢١ - تعاريف

تناولت القاعدة ٢١ تعريف الأنوار التالية:

- نور الصارى - أنوار الأجناب
- نور المؤخر - نور القطر
- نور يظهر فى جميع الإتجاهات
- النور البراق

القاعدة ٢٢ - مدى رؤية الأنوار

تغطى القاعدة ٢٢ مدى الرؤية للأنوار المختلفة موضحة أقل مدى للرؤية (بالأميال البحرية يمكن رؤية الأنوار المختلفة عليه بالنسبة لكل من:

- السفن التى يصل طولها إلى ٥٠متر أو أكثر
- السفن التى يصل طولها إلى ١٢ متر أو أكثر ولكن أقل من ٥٠ متراً - السفن التى يقل طولها عن ١٢ متر

القاعدة ٢٣ - السفن المسيرة آلياً غير المتصلة بالأرض

Power - driven Vessels underway

توضح القاعدة ٢٣ الأنوار التى تظهرها السفن المسيرة آلياً، كما تناولت القاعدة الأنوار التى تظهرها سفن الوسائد الهوائية حيث نصت على إظهار هذه السفن - عندما تكون عاملة فى الوضع الذى لا يكون لها فيه إزاحة فى الماء - لنور أصفر براق يرى فى جميع الإتجاهات علاوة على نور الصارى وأنوار الأجناب ونور المؤخر. السفن المسيرة آلياً ويقل طولها عن ٧ أمتار وتقل سرعتها عن ٧ عقدة قد تظهر بدلاً من الأنوار السابق الإشارة عليها نور أبيض يرى فى جميع الإتجاهات، كما يجب عليها إظهار أنوار الأجناب إذا ما كان ذلك ممكن عملياً.

القاعدة ٢٤ - القطر والدفع

تتناول القاعدة ٢٤ الأنوار والأشكال التى تظهرها السفن القاطرة وتلك التى تظهرها السفن التى تكون دافعة أمامها أو قاطرة على جانبها سفينة أخرى ، وكذا الأنوار والأشكال التى تظهرها السفن أو الأغراض المقطورة وتلك التى تظهرها السفن المدفوعة أو تلك المقطورة على الجانب

القاعدة ٢٥ - السفن الشراعية غير المتصلة بالأرض والسفن المسيرة بالمجاديف توضح القاعدة ٢٥ الأنوار والأشكال التى تظهرها السفن الشراعية والسفن المسيرة بالمجاديف

القاعدة ٢٦ - سفن الصيد

توضح القاعدة ٢٦ الأنوار والأشكال التى تظهرها سفن الصيد، وتناولت القاعدة الأنوار الأشكال التى تظهرها السفن القائمة بالصيد بشباك الجر وتلك التى تظهرها السفن القائمة بالصيد بخلاف الصيد بشباك الجر، والسفن القائمة بالصيد بالقرب من سفن أخرى قائمة بالصيد ونصت القاعدة على أنه عندما لا تكون السفينة قائمة بالصيد لا تظهر سوى الأنوار التى تظهرها السفن التى لها نفس الطول فقط.

القاعدة ٢٧ - سفن ليست تحت السيطرة أو محدودة فى قدرتها على المناورة

Vessels not under Command or Restricted in their Ability to Manoeuvre.

تتناول القاعدة ٢٧ الأنوار والأشكال التى تظهرها السفن التى ليست تحت السيطرة وتلك التى تظهرها السفن محدودة القدرة على المناورة، وكذا تلك التى تظهرها السفن القائمة بعملية قطر تجعلها غير قادرة على الإنحراف عن خط سيرها.

كذلك تناولت هذه القاعدة الأنوار والأشكال التى تظهرها السفن القائمة بعمليات التكريك أو العمليات تحت الماء عندما تحد قدرتها على المناورة، وكذا تلك القائمة بعمليات كسح الألغام تستثنى القاعدة السفن التى يقل طولها عن ٧ أمتار من إظهار أى من الأنوار المنصوص عليها فى هذه القاعدة.

القاعدة ٢٨ - السفن المقيدة بغاطسها.

Vessels constrained by their Draught

تتناول القاعدة ٢٨ الأنوار والأشكال التى تظهرها السفن المقيدة بغاطسها.

القاعدة ٢٩ - سفن الإرشاد

تتناول القاعدة ٢٩ الأنوار والأشكال التى تظهرها سفن الإرشاد

القاعدة ٣٠ - السفن المستقبلة على المخطاف والسفن الجانحة

Anchored Vessels and Vessels aground

تتناول القاعدة ٣٠ الأنوار والأشكال التى تظهرها السفن المستقبلة على المخطاف وكذا الأنوار والأشكال التى تظهرها السفن الجانحة ، وتستثنى القاعدة السفن التى يقل طولها عن ٧ أمتار من إظهار أى من الأنوار المنصوص عليها فى هذه القاعدة مالم تكن بالقرب من قناة ضيقة أو ممر ملاحى أو منطقة إستقبال سفن.

القاعدة ٣١ - الطائرات البحرية

نصت هذه القاعدة على أنه عندما يكون من المتعذر على الطائرة البحرية إظهار الأنوار والأشكال بالخصائص وفى الموقع المنصوص عليه فى قواعد هذا الجزء، يجب عليها أن تظهر أنوار وأشكال مماثلة لها فى الخصائص والموقع على قدر الإمكان.

PART D الجزء الرابع - الإشارات الصوتية والضوئية (القواعد ٣٢ - ٣٧)

Sound and Light Signal

القاعدة ٣٢ تعاريف

تتناول القاعدة ٣٢ تعاريف للإشارات الصوتية التالية

Whistle صفارة

Short blast صفارة قصيرة (تستغرق ثانية واحدة تقريباً)

Prolonged blast صفارة طويلة (تستغرق من ٤ إلى ٦ ثوانى)

القاعدة ٣٣ - التجهيزات اللازمة للإشارات الصوتية

Equipment for sound signal

تنص القاعدة ٣٣ على أن السفن التى يصل طولها إلى ١٢ متر أو أكثر يجب أن تزود بصفارة وجرس، بالإضافة إلى ذلك تزود السفن التى يصل طولها إلى ١٠٠ أو أكثر بطبلة. كذلك تنص القاعدة على أن السفن التى يقل طولها عن ١٢ متر غير ملزمة بحمل أجهزة الإشارات الصوتية المنصوص عليها سابقاً ولكن يجب أن تزود فى هذه الحالة بوسائل أخرى لعمل إشارات صوتيه فعالة.

القاعدة ٣٤ - إشارات المناورة والتحذير.

Manoeuvring and Warning Signals .

توضح هذه القاعدة بيان كافة الإشارات الصوتية والضوئية التى تستخدمها السفن التى على مدى الرؤية من بعضها البعض أثناء المناورات أو لغرض التحذير.

القاعدة ٣٥ - الإشارات الصوتية فى الرؤية المحدودة

Sound Signals in restricted Visibility.

تنص هذه القاعدة على وجوب إستخدام الإشارات المنصوص عليها فى هذه القاعدة فى أو بالقرب من مناطق الرؤية المحدودة وسواء كان ذلك نهاراً أو ليلاً

. وتناولت القاعدة الإشارات الصوتية المستخدمة فى الحالات المختلفة.

القاعدة ٣٦ - إشارات جذب الإهتمام
Signals to attract Attention

تناولت هذه القاعدة الإشارات التى تستخدم لجذب إهتمام سفينة أخرى، والتى يمكن أن تكون أى إشارة صوتية أو ضوئية لا يمكن الخلط بينها وبين أى إشارة تم إقرارها فى أى مكان آخر من هذه القواعد ، أو قد تستخدم السفينة نور كشافها بتوجيهه فى إتجاه الخطر.

القاعدة ٣٧ - إشارات الخطر
Distress Signals

تتناول هذه القاعدة الإشارات التى تستخدمها السفن فى حالات الخطر وطلب المساعدة، وقد ضمنت هذه الإشارات فى الملحق الرابع للإتفاقية

PART E - الجزء الخامس
الإستثناءات (القاعدة ٣٨)

القاعدة ٣٨ - الإستثناءات

تتناول هذه القاعدة الإستثناءات التى تمنح لبعض السفن فيما يتعلق بتنفيذ بعض نصوص قواعد التى تم تغيرها فى القواعد الجديدة، وهى السفن الخاضعة لمتطلبات قواعد ١٩٦٠ أوتلك التى مدت قرينتها أو وصلت لمرحلة معينة فى البناء قبل بدء سريان قواعد عام ١٩٧٢ وتتراوح فترة الإستثناء بين أربعة سنوات أو تسعة سنوات أو إستثناء دائم، وبعد مرور أكثر من ٩ سنوات لم يتبقى سوى إستثنائين دائمين، وهو الإستثناء المتعلق بإعادة وضع الأنوار فى أماكنها نتيجة للتحول إلى وحدات المقاييس المترية، والإستثناء المتعلق بإعادة وضع أنوار الصارى على السفن التى يقل طولها عن ١٥٠ متر

ملاحق الإتفاقية

تضمنت الإتفاقية أربعة ملاحق تتناول المتطلبات الفنية التى تتعلق بالأنوار والأشكال وأجهزة الإشارات الصوتية، الإشارات الإضافية لسفن الصيد، وإشارات الإستغاثة الدولية.

الملحق الأول: تحديد اماكن الانوار والاشكال ومواصفاتها الفنية
AnnexI: Positioning and Technical details of Lights and Shapes .

تضمن هذا الملحق مايلى:

تعريف مصطلح الإرتفاع فوق البدن، الوضع الرأسى للأنوار والمسافات الرأسية الفاصلة بينهما الوضع الأفقى للأنوار والمسافات الأفقية الفاصلة بينها ، تفصيلات وتحديد أماكن أنوار تحديدالإتجاه بالنسبة لسفن الصيد والكراكات والسفن القائمة بعمليات تحت الماء، الحواجز الخاصة بأنوار الأجناب، الأشكال المواصفات اللونية للأنوار. شدة إضاءة الأنوار، القطاعات الأفقية للأنوار القطاعات الرأسية للأنوار، شدة الإضاءة للأنوار غير الكهربائية، المواصفات الفنية للأنوار المناورات، وأخيراً موافقة سلطات الدولة على تصنيع الأنوار والأشكال وتركيب المصابيح.

الملحق الثانى: الإشارات الإضافية لسفن الصيد القائمة بالصيد بالقرب من بعضها.
Annex II:Additional Signals for Fishing Vessels Fishing in close proximity.

ويتضمن هذا الملحق بعد فقرة عامة عن كيفية وضع الأنوار المستخدمة فى الإشارات،والإشارات الخاصة بسفن الصيد بشباك الجر، والإشارات الخاصة بسفن الصيد بشباك التحويط.

الملحق الثالث: التفاصيل الفنية لأجهزة الإشارة الصوتية
AnnexIII:Technical Details of Sound Signal Appliances .

ويتضمن هذا الملحق المواصفات الفنية للصفارات والأجراس أو الطبلة.
بالنسبة للصفارات تناول الملحق الترددات ومدى قوة السمع، وحدود الترددات الأساسية وشدة الإشارة الصوتية ومدى قوة السمع الخاصة بها ، والخصائص الإتجاهية ، وتحديد أماكن الصفارات وتزويد السفينة بأكثر من صفارة واحدة، وأنظمة الصفارات المشتركة.
تناول الملحق بالنسبة للجرس أو الطبلة شدة الإشارة الصوتية الناتجة عن الجرس أو الطبلة التصنيع والمواصفات الفنية والتركيب، وأخيراً موافقة سلطات الدولة على تصنيع أجهزة الإشارة الصوتية وتركيبها على ظهر السفن.

الملحق الرابع : إشارات الخطر
Annex IX: Distress Signals

يتكون الملحق الرابع من ثلاثة أقسام القسم الأول ويتضمن ١٤ فقرة كل منها تتعلق بإشارة من إشارات الخطر التى تستخدمها السفن منفردة أو مع بعضها لتعنى أنها فى خطر وتحتاج لمساعدة.
يتناول القسم الثانى من هذا الملحق حظر إستخدام الإشارات المذكورة فى القسم الأول من هذه الملحق إلا فى حالات الخطر والحاجة للمساعدة.
تناول القسم الثالث من الملحق ضرورة الإنتباه إلى الأقسام وثيقة الصلة من الشفرة الدولية للإشارات وكتيب البحث والإنقاذ للسفن التجارية.

ملحوظة

صدر للمؤلف عام ١٩٧٧ كتاب بعنوان "القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم ى البحر - دراسة تحليلية مقارنة " الناشر - منشأة المعارف بالإسكندرية.

e-mail:METconltd@aol.com

الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية

عقد بالعاصمة السورية دمشق إجتماع مجلس إدارة الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية حيث تم التوصية بإعتماد خطة عمل الإتحاد عن عام ٢٠٠٤، والدعوة إلى توسيع قاعدة العضوية بالإتحاد، وحث الدول العربية بالمغرب العربى للإنضمام للإتحاد، وقد وافق المجلس على:

* التنسيق مع المنظمة البحرية العالمية IMO لعقد دورة تدريبية فى موضوع Agpmey فى العاصمة اللبنانية بيروت خلال العام الجارى.
* فكرة إنشاء ثلاث لجان لتفعيل دور الإتحاد ومتابعة تنفيذ قراراته وتوصياته.
* فتح باب الترخيص لمزاولة مهنة الوكيل الملاحى بالدول العربية للقطاع الخاص لمنع الإحتيال البحرى وإحترام أخلاقيات المهنة.
* تكليف الأمانة العامة بالإتحاد لإعداد مذكرة لإنشاء شركات عربية بحرية أو خط ملاحى عربى لنقل الركاب والبضائع يربط بين مصر وسوريا ولبنان.
* العمل على إزالة العوائق القانونية، وتنشيط وتشجيع القطاع الخاص، وتحفيز المستثمرين وملاك السفن على الإستثمار فى هذا المجال الحيوى.
* الموافقة على إنشاء شركة بحرية ذات مسئولية محدودة وتشغيل خط منتظم بين موانى الإسكندرية وبيروت واللاذقية بإستئجار السفن المناسبة لهذه المرحلة.

حاتم القاضى

وقد صرح اللواء بحرى حاتم القاضى رئيس مجلس الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية بأن الإجتماع القادم سيعقد بالعاصمة التونسية فى سبتمبر القادم.



المستشار القانونى

تلقت إدارة المجلة بعض الإستفسارات ويجيب عليها المستشار القانونى الأستاذ الدكتور على عوض حسن

سؤال من محمد الحسينى الشوربجى يقول أن لديه شقة تمليك ويريد أن يؤجرها وفقاً للقانون الجديد فهل هناك حدود قانونية للأجرة وهل يستطيع إسترداد الشقة من المستأجر بعد إنتهاء العقد دون الإلتجاء للقضاء.

والإجابة: نقول أنه ليست هناك حدوداً قصوى لقيمة الأجرة إذ يستطيع السائل أن يؤجر شقته بأى مبلغ يتفق عليه مع المستأجر ويكون العقد شريعة المتعاقدين ولا يوجد خطر على تحديد الأجرة كيفما أتفق الطرفان أما أنه يستطيع إسترداد العين بعد إنتهاء فترة الأجارة فللأسف لا توجد وسيلة قانونية سريعة كالأخلاء بالطريق الإدارى مثلاً أو عن طريق النيابة العامة وهنا لابد أن يلجأ إلى القضاء المستعجل أو العادى بطلب إخلاء المستأجر بعد إنتهاء العقد مع ملاحظة أنه إذا حصل على حكم فهو جائز إستئنافه والإستشكال فيه وهذه صعوبة تصادف من يؤجرون وفقاً للقانون الجديد .

سؤال من المهندسة سناء محمد نعيم تقول أنها فصلت من العمل بدون مبرر ولجأت إلى المحكمة العالية التى أحالت القضية إلى اللجنة القضائية الخماسية وتسأل هل تستطيع اللجنة أعادتها للعمل وإذا رفض صاحب العمل هل لها الحق فى التعويض وكيف تطالب به.

والإجابة نقول أنه وفقاً لقانون العمل الجديد رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ أصبحت اللجان القضائية المشكلة طبقاً للمواد ٧٠ و ٧١ و ٧٢ منه هى المختصة بنظر طلبات فصل العمال وللجنة إصدار قرار بإعادة العامل للعمل إذا ثبت أن الفصل تعسفى وإذا رفض صاحب العمل تنفيذ قرار اللجنة بإعادة العامل فانه يتقدم بطلب جديد للجنة يشرح فيه إنه أعلن قرار الإعادة للعمل إلى جهة العمل وأنها رفضت وأنه يطالب بالتعويض وهنا من حق اللجنة أن تحكم بالتعويض ويقدر على أساس ما حل بالعامل من خسارة ومدى التعسف وقد حدد القانون شهرين على الأقل عن كل سنة من سنوات الخدمة ويكون الحكم واجب النفاذ.

أخبار من فوق السحاب

إفتتاح صالة الركاب بمطار القاهرة

إفتتح الرئيس محمد حسنى مبارك صالة الركاب رقم ٤ التى أقيمت على مساحة ٤٢٠٠ متر مربع، وتم تجهيزها بممرات وطرق وساحات إنتظار راقية لخدماتها الموجهة إلى الطيران الخاص وتفقد الرئيس مبارك عمليات التطوير والتحديث بصالة الوصول والسفر رقم ١ بالمبنى القديم، وغرفة العمليات الخاصة بشركة مصر للطيران، ومبنى الطيران التمثيلى (المحاكاة) ، ومركز التحكم والسيطرة والضيافة الجوية.

الرئيس حسنى مبارك أثناء إفتتاحة الصالة(٤)

خطة إستراتيجية للطيران المصرى

يقود الفريق أحمد شفيق إنطلاقة الطيران نحو العالمية، وذلك من خلال خط إستراتيجية يتم تنفيذها على مراحل بكل دقة ليحتل مطار القاهرة المكانة اللائقة بين مطارات العالم، وقد صرح شفيق بأن رؤيته المستقبلية تنصب على تسيير العمل اليومى بأجود الأنظمة مع إعادة توظيف وتخطيط وتنظيم الأوضاع تدريجياً بوعى عال لإمكان الوصول إلى الشكل المتكامل ، وأشار إلى أن حجم إنتشار شبكة مصر للطيران إلى ٨٢ مدينة فى مختلف أنحاء العالم لا يتلاءم مع أسطولها المكون من ٣٨ طائرة تقريباً

أحمد شفيق

مطارات جديدة

تم الإنتهاء من إعداد التخطيط العام للمرحلة الأولى من مطار السويس الدولى بالسخنة التى تبلغ تكاليفة ٨٠ مليون دولار، وسيتم إنشاء المطار على أحدث النظم العالمية بتمويل نرويجى، وتتضمن هذه المرحلة إنشاء ممر واحد بطول ٣,٥ كيلو متر، ويستوعب المطار مليون راكب سنوياً.

إستراتيجية لتحسين القدرات

صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية بأنه تم الإنتهاء من إعداد إستراتيجية جديدة لمختلف سياسات وتوجيهات الشركة لتحسين جميع القدرات، ورفع كفاءة الخدمات بمطارات القاهرة لركاب الرحلات، وزيادة عائدات الشركة وإستثماراتها بهدف زيادة حجم رؤوس أموال الشركة التى بلغت حالياً مليارين و٧٠٠ مليون جنيه.

حجم النقل الجوى

صرحت منظمة الطيران المدنى الدولى بأن حجم النقل الجوى على جميع الخطوط الدولية لم يتغير كثيراً خلال العام الماضى حيث أن عدد الركاب الذين تم نقلهم بالطائرات فى جميع أنحاء العالم على الخطوط المنتظمة تجاوز بليون و٦٠٠ ألف راكب

مبنى جديد فى مطار هيثرو

بدأ العمل فى إنشاء مبنى خامس للركاب مطار هيثرو بلندن بتكلفة ثلاثة مليارات دولار ويستوعب ٣٠ مليون مسافر سنوياً.

محصلات وأخبار

منافسة الكتاب التقليدى

أعلنت إحدى الشركات البريطانية عن تصميمها نموذج أولى لشاشة من السائل البللورى لعرض صفحات الكتب المخزنة على الذاكرة والذى يمكن تزويدها علقات لكتب أخرى عن طريق وصلة "يو إس بى" ، ومن أهم مميزات هذا الكتاب الإلكترونى أنه يمكن تغيير الصفحات كما لو كان كتاباً ورقياً عادياً، وإضافة بعض العلامات والكتابة على الهوامش، هذا علاوة على أنه تم نسخ صفحات الكتب ليصبح الملف الإلكترونى بنفس شكل الكتاب.

مباحثات إقتصادية مصرية لبنانية

تم فى جلسة المباحثات الإقتصادية التى عقدها الدكتور عاطف عبيد رئيس الوزراء المصرى مع نظيره اللبنانى رفيق الحريرى بالقاهرة إبرام صفقة متكافئة بقيمة ٣٠٠ مليون دولار سنوياً لكل جانب ترتفع إلى مليار دولار، وقد صرح الحريرى بأن الهدف الأساسى من زيارته لمصر كان بغرض تفعيل الإتفاقيات الموقعة بين البلدين ، ولذا فقد تم الإتفاق على مجموعة خطوات لدفع عملية التعاون وإزالة العوائق غير الجمركية فى تطبيق إتفاقية شهادة المنشأ للسلع المتبادلة، وقد طالب الدكتور عبيد بضرورة تنمية ودعم العلاقات الإقتصادية ، وأن هناك مجالاً كبيراً فى مشروعات الربط الكهربائى الذى سيتم خلال شهر إبريل الجارى ، وأشار إلى تمتع لبنان بكفاءة كبيرة وقدرة على الوجود فى الأسواق العالمية.

د. عاطف عبيد



رفيق الحريرى

سياسات تنموية للسودان

أكد عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية على أن الجامعة تتبنى سياسات تنموية لمساعدة السودان للوفاء بخططه التنموية وتقرير الدور العربى والعمل الإقتصادى العربى لدعم برامج السودان، وذلك بعد موافقة صناديق التمويل والمؤسسات الإقتصادية العربية للمشاركة فى مشروعات التنمية بالسودان وتوفير مليار و٨٠ مليون دولار هذا العام لمشروعات البنية الأساسية فى الشمال والجنوب.

زيادة حصيلة الجمارك المصرية

أعلن محفوظ العرجاوى رئيس الجمارك المصرية أن الحصيلة الجمركية زادت خلال العام الماضى بنسبة ٢٠٪ عن العام الأسبق ، وأنه تم الإتفاق على إستكمال تجهيزات ميناء بورسعيد المحورى ليبدأ تشغيله قبل نهاية العام الجارى، وأشار العرجاوى إلى الخدمات الجديدة التى يقدمها المركز الضريبى الجمركى النموذجى التى تتضمن الإفراج المسبق عن الواردات.





غرفة ملاحة بور سعيد ..

تجتاز عنق الزجاجة

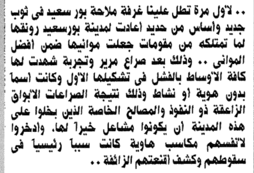
... وتعزف سيمفونية انجاز حقيقى

عرض/ عبد الرحيم مصطفى



السيد/ محمد الصياد
الرئيس

السيد/ محمد اللمعى
نائب الرئيس



.. لأول مرة تطل علينا غرفة ملاحة بور سعيد فى ثوب جديد وأساس من حديد أعادت لمدينة بورسعيد رونقها لما تمتلكه من مقومات جعلت موانيها ضمن أفضل الموانى .. وذلك بعد صراع مرير وتجربة شهدت لها كافة الأوساط بالفشل فى تشكيلها الأول وكانت اسماً بدون هوية أو نشاط وذلك نتيجة الصراعات الأبواق الزاعقة ذو النفوذ والمصالح الخاصة الذين بخلوا على هذه المدينة أن يكونوا مشاعل خيراً لها، وادخروا لأنفسهم مكاسب هاوية كانت سبباً رئيسياً فى سقوطهم وكشف أقنعتهم الزائفة ..

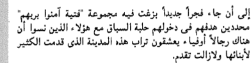
اللواء / عصام بدوى
رئيس قطاع النقل البحرى



السيد/ أحمد سعيد شرف
السكرتير العام



السيد/خالد عبد الملك إسماعيل
أمين الصندوق



إلى أن جاء فجراً جديداً بزغت فيه مجموعة "فتية آمنوا بربهم" محددين هدفهم فى دخولهم حلبة السباق مع هؤلاء الذين نسوا أن هناك رجالاً أوفياء يعشقون تراب هذه المدينة الذى قدمت الكثير لأبنائها ولازالت تقدم.

.. وقد جاء اليوم ليعبر هؤلاء الفتية ويردون جزءاً من الجميل لهذا البلد الذى ميزتهم وجعلتهم رجالاً أقوياء يعرفون جيداً قيمة الوفاء..

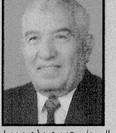
.. بالضبط وبعد الصراعات والوقوع فى مصائد وشباك .. كان التوفيق حليفهم وسطع نجم جديد يطفو فى سماء هذه المدينة بتشكيل غرفة ملاحية بورسعيدية لأول مرة بتجانس غير مسبوق بين أعضائها يتصفون بالحماس والنشاط اللامحدود ويظلهم مناخ مناسب مستقر لممارسة كافة الأنشطة الملاحية التى هى بالطبع سوق تكون عوضاً للبورسعيدية بتحقيق إنجازات ملموسة فى كافة المجالات وذلك بإتخاذ قرارات جريئة وإقتحام المشاكل المزمنة التى كانت تمثل صخوراً عاتية فى الفترة الماضية.

.. بالتأكيد أن كل بورسعيدى سعيد بهذا التشكيل الجديد بعد غفلة طويلة ووعود كانت كاذبة .. واليوم ينتظر الشارع الملاحى فى بورسعيد بشغف بشائر هذا التنظيم وكلهم ينشدون أنشودة الأمل فى هذه المسيرة الشبابية التى حققت نجاحاً ساحقاً معبراً عن آمال وطموحات جميع العاملين فى هذا القطاع الحيوى.

رئيس هيئة ميناء بورسعيد



السيد/ عمرو مصيلحى
عضو مجلس إدارة منتخب



السيد/ سعد محمد أحمد مصلح
عضو مجلس إدارة منتخب

.. كل هذا يدفع مجلة "إنترناشيونال" أن تعلن برؤية العين ونبض الواقع بأن غرفة ملاحة بورسعيد سوف تعلن عن نفسها بقوة فضلاً عن إصرارها أن تكون هى الغرفة الأولى على مستوى الغرف الأربعة وذلك لما تمتلكه من عناصر شبابية من ذوى الخبرة مدعمة بقيادات من ذوى الريادة والخبرة فى هذا القطاع فضلاً عن تمسكها بخطط بينية سوف يكون لها مدلولها فى الفترة المقبلة خاصة ونحن علي مشارف إفتتاح ميناء "شرق التفريعة" الذى سوف يغير خريطة الملاحة البحرية فى مصر بصفة خاصة والملاحة العالمية بصفة عامة ..

.. كل هذا يدعو إلى أن نقول أن فتح مجالات جديدة، وإعداد ورش العمل..، ورفع كفاءة موانى بورسعيد وتسويقها عالمياً .. وتوأمة الغرفة والغرفة التجارية من أولويات خطة العمل التى تشغل بال الأعضاء فضلاً عن التنسيق المستمر بين الغرف الأربعة وغرفة الملاحة العربية..

.. بالضبط أن الغد القريب سوف يشهد العديد من المفاجآت والمستجدات داخل هذه الغرفة !!!

السيد/ عادل الشرقاوى
عضو مجلس إدارة منتخب



السيد/ محمد السيد سعده
عضو مجلس إدارة عن الإتحاد العام للغرف التجارية الصناعية
شعبة النقل البحرى



اللواء/ كامل النحته
عضو مجلس إدارة عن قطاع النقل البحرى

اللواء / مختار عمار
نائب رئيس هيئة ميناء بور سعيد - عضو مجلس إدارة عن هيئة ميناء بور سعيد



م/ جلال الديب
عضو مجلس إدارة من ذوى الخبرة





السيد/ محمد باهر الحلوجى
عضو مجلس إدارة من ذوى الخبرة



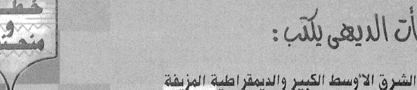
السيد/ عماد البواب
عضو مجلس إدارة عن الإتحاد العام للغرف التجارية الصناعية "شعبة النقل البحرى"

إنترناشيونال

International

International
Specified periodical international economic magazine
Puplished under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98
Editor consultant
Capt./ Assem Elsayed Ahmed
Editor in chief and manager incharge
Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban
Legal Advisor
Dr / Ali Awad Hassan
Editor supervisor
Abdel Salam Elsayed Ahmed
Offices
Head Office
Lebanon Beirut
P.o.b (6461/14)
Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)
Mobile : (+961)-(3)-(954556)
Egypt - Alex.
Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)
E-mail: assem355@hotmail.com
Seagull
.Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5760533
Suez
Capt.Ahmed Badawy
Tel-Mob. : (+2) - 0123184320
Abd El - Rehim Moustafa
Tel : (+2) - (062) -(578445)
Ismailiah
Mohamed Hussein Saleh
Tel : (+2) - (064) -(346081)
E-mail:fagr I@hotmail.com
Syria
Ibrahim Salim Deir Atany
Tel & Fax :(+963) - (43) - (711999)
Saudi Arabia - Jeddah
Tel :(+966)-(2)-(6369985)
Fax :(+966)-(2)-(6369459)
Emirates P.o.b.26882-Dubai
Shereif Salah Mokhtar
Mobile : (+971)-(6516520)
USA New York
Moh. Mahmoud El Moghazy
Tel :(+1)-(718)-(3819183)





الشرق الأوسط الكبير والديمقراطية المزيفة

شر "الديمقراطية" مايضحك

★ المبادرات الخارجية والمهاترات الداخلية.
★ الديمقراطية لا تأتى على يد السفاحين.
★ نحن دعاة حضارة لا دعاة رجعية وتخلف.

بيد أن الأمور بدأت تتصاعد بشكل مثير للغاية فمبادرات الديمقراطية تتزايد من خارج بلاد العرب ومهاترات متداخلة تشكل جميع ألوان الطيف السياسى تنبعث من داخل البلدان العربية، فمن الشرق أوسطية التى نادى بها شيمون بيريز إلى الشرق الأوسط الكبير الذى ينادى چورچ بوش الآن، مبادرات تنادى بالديمقراطية والحرية وهى نفسها خرجت بعيداً عن إطار الديمقراطية وحرية الشعوب والمأساه أن الشعوب العربية هى الضحية على الدوام وأمريكا لم تأخذ رأى الشعوب العربية ولم تحصل على تفويض بالتحدث بإسم الشعوب العربية ونفس الوقت تتحدث وكأنها الوصى والحارس لمصالح تلك الشعوب وحكام العرب تركوا الفرصة لهؤلاء أن يعبثوا بمواضع العفة العربية منذ أزمان بعيدة وعلى مرأى ومسمع من الجميع، إننى كشاف عربى قومى عاش أحلام القومية العربية وتجرع من مرارة الإنكسارات العربية المتتالية أرفض تماماً الديمقراطية الملطخة بدماء إخوانى وأهلى فى العراق وفلسطين، أرفض تماماً مصافحة ومعانقة من قتلوا ونكلوا بكل أحرار العالم وكانت المفارقة أنها تحت راية الديمقراطية المزعومة، ورغم رفضى اللامحدود لكل محاولات الهيمنة والتدخل فى الشئون الداخلية حتى ولو كانت شئون الديمقراطية وحقوق الإنسان إلا أننى أقفت أمام بعض الآراء والتوجهات ذات الصلة والتى أدت إلى وصول الوضع الحالى إلى ما وصل إليه، فمن قائل بأننا نستورد كل شئ من الإبرة إلى الصاروخ فلماذا لا نقبل بإستيراد الديمقراطية؟ وآخر يقول إننا نستورد من سجادات الصلاة إلى المسابح وحتى ملابس الإحرام إلى ميكروفونات رفع الآذان كل هذه الأشياء يتم إستيرادها من الخارج فلماذا لا نستورد النماذج والقوالب الفكرية التى تصب فى صالح الإنسان العربى الذى يعانى نقصاً حاداً فى هواء الحرية والديمقراطية؟ وآخرون يتساءلون بكل صراحة وموضوعية وحياد وبدون مزايدات هل فى منطقتنا العربية ديمقراطية حقيقية ؟ هل هناك إحتراماً لحقوق الإنسان العربى؟ وفى نفس الوقت الوقت هل الإنسان العربى مؤهلاً لتعاطى جرعات الديمقراطية الموصوفة له من الخارج؟ وآخرون يرددون بأن بلاداً يعيشوا مواطنوها تحت خطوط الفقروالحاجة والجوع والمرض ليست فى حاجة إلى حريات ولا ديمقراطيات بل فى حاجة إلى كسرة خبز وشربة ماء وجرعة علاج، الجميع لا يهتم إلا بهذه الأشياء الضرورية أولاً وحينما نشبع جميع تلك الرغبات حينها فقط يستطيع الإنسان أن يفتح أذنيه وقلبه وقد يستخدم عقله فى دراسة تلك العروض وعمل التعويضات اللازمة لإستيراد شحنات الديمقراطية الأمريكية المهندسة وراثياً، أما فئات المثقفين والمفكرين فيرى قطاع عريض منهم أنه طالما بقيت المحاكم الإستثنائية والأحكام



الأمنية والقوانين المقيدة للحريات وقانون الطوارئ يرى هؤلاء أنه طالما بقيت تلك العلامات السوداء فإن المجتمع سيظل متخلفاً وجائعاً ومريضاً لأن غياب الحرية والعدالة وحقوق الإنسان هو بداية الإنهيار ونهاية الفوضى!!

إن البلدان التى يعيش فيها رجال الأمن فوق المواطنين ويتعاملون مع المواطن كما يتعاملون مع الحيوانات، أن ضابط الأمن الذى يبصق فى وجه مواطن ويصفعه على وجهه ويكيل له السباب ويجبره على خلع ملابسه لابد أنه يعيش فى مجتمع يحتاج إلى علاج وعلاج سريع، كيف يقبل المجتمع أياً كانت درجة فقره وأياً كانت درجة ثقافته مثل هذا الضباط بهذا السلوك المشين، أن المشكلة ليست مشكلة الضابط لا شك وإنما مشكلة مجتمع بأكمله إختلط فيه الحابل بالنابل وصارت الأمور فيه حيص بيص هذه آراء وتوجيهات نخب من المجتمع المدنى، أننى أراقب رد فعل المجتمع على المبادرات الأمريكية والأوروبية التى تجبر الحكومات العربية على قبول حلول من الخارج فالجميع يطالبون بالديمقراطية وحقوق الإنسان ولكن الكثير يرفض الطريقة التى قد تأتى بها تلك الديمقراطية ولكن بقيت هناك مجموعة من أصحاب الرأى والرؤى يؤيدون الإملاءات الأمريكية على المنطقة آملين أن تأتى هذه الإملاءات بالتغيرات المطلوبة ولكن بالتدقيق نجد أن كثير من المهللين لهذه المبادرات كانوا قد سبق لهم الترحيب والتهليل بإنشاء المجلس القومى لحقوق الإنسان وكأن هؤلاء لديهم مشكلة حدثت أو على وشك الحدوث ، أن كثير من المواطنين الذين تعرضوا لمضايقات أمنية سواء كانت تلك المضايقات على حق أو على باطل يؤيدون تلك المبادرات ظناً منهم أنها كفيلة بحفظ حقوقهم ورد كرامتهم، إن الرئيس مبارك والأمير عبد الله والرئيس السورى ومعظم الزعماء العرب رفضرا تلك المبادرات والوصفات الخارجية، والحق أقول أن النموذج الديمقراطى المطلوب لابد وأكرر لابد أن ينبع من داخل أوطاننا فنحن الذين نحكم أنفسنا بأنفسنا ولصالح أنفسنا، لسنا فى حاجة إلى أوصياء ولسنا فى حاجة إلى أولياء أمور يفرضون أنفسهم على أوطاننا وشعوبنا معتقداتنا، إن مصر كمثال للبلدان الكبيرة صاحبة الحضارات تأبى أن يتدخل أحداً مهما كان فى شئونها الداخلية وترفض أن يعبث أحداً بأمنها القومى ونحمد الله أن الرئيس مبارك قالها بوضوح وصراحة وعلى مرأى ومسمع من العالم بأسره ..

نسأل الله العلى القدير أن يزيح الغمة وينقذ الأمة ويهدى القادة إلى سواء السبيل.

* * *

البرنامج الإقليمى الأهلى لإدرة المخلفات الصلبة

(مصر - المغرب - تونس - لبنان)

إعداد/ وسام غنيم

نظرا للفوائد العظيمة التى تعود على أى دولة من إعادة إستخدام المخلفات الصلبة قد أهتمت الشبكة العربية للبيئة والتنمية بالقيام بالعديد من الدراسات جمع البيانات والدراسات والخبرات الخاصة بإدارة المخلفات الصلبة والتكنولوجيا الملائمة البسيطة والمعقدة التى تستطيع أن تتصدى لهذه القضية وتحويلها من مشكلة بيئية إلى مصدر لمنتجات مسترجعة تعمل على تشغيل مشكلة للشباب والحد من التراكمات وإنتاج سماد عضوى صالح لتخصيب التربة وبالتالى زيادة المساحات الخضراء وإنتاج محاصيل زراعية فى كثير من الأحيان.

الاستراتيجية

* تم إختيار منطقة بها حوالى ٥٠٠ وحدة سكنية ليست موضوعة على أولويات البلديات وليس لها نظام جمع قمامة.

* تم عمل نظام لجمع مجانى للقمامة بواسطة عمال مدربين على الجمع الأمن للمخلفات بزى خاص.

* تم توزيع سلال ملونة على الأهالى لتصنيف وفرز وفصل المخلفات من المنبع.

* تم عقد مجموعة من الندوات والمؤتمرات الشعبية.

* تم عمل برنامج متكامل للتوعية لسيدات المنازل وطلبة المدارس ومراكز الشباب ودور داخل العبادة.

* تم تدريب مجموعة من الفتيات من أهالى المنطقة ليكونوا نواه للمشروع ورائدات للبيئة وليقوموا بتوعية الأهالى فى المنازل ومتابعة أعمال الفصل من المنبع.

* تم تجهيز مكان مناسب لوضع المخلفات التى تم جمعها فيه وقيام مجموعة أخرى من العمال المدربين على فصلها وتصنيفها وتقسيمها تمهيداً لإعادة التصنيع أو البيع.

* يتم تصميم وتنفيذ وحدة للسماد العضوى.

البلاد المشاركة : مصر - تونس - المغرب - لبنان.

**** أولاً (مصر) :***

تمثلها جمعية المكتب العربى للشباب والبيئة تحت رئاسة د/ عماد العدلى فى البداية تم إختيار (٣٢٠) وحدة سكنيه فى حى المعصره ثم تبع ذلك (١٢٠٠) وحده بحى مصر القديمة وذلك لتنفيذ عناصر المشروع وقد قامت الجمعية بإختيار أحد المؤسسات التعليمية الكبرى فى القاهرة وهى جامعة حلوان لتنفيذ برنامج المخلفات الصلبة بها كنوع من التميز غير المسبوق فى نوعية الشراكة والتنفيذ.

- يتم تجميع المواد البلاستيكية من المناطق المستهدفة وجامعة حلوان من خلال سيارات المشروع ويتم إعادة فرزها إلى ٥-٦ أنواع مختلفة ثم يتم الغسل والتجفيف الهوائى ثم التكسير للأنواع المناسبة ثم الحقن لإنتاج شماعات للملابس فى حين يتم تجميع الأنواع الأخرى للبيع من خلال المزادات الشهرية.

- يتم تصنيف الورق إلى ثلاث أنواع رئيسية خاصة القادم من جامعة حلوان ويتم كبس كل صنف على حدة ثم يتم البيع من خلال مزادات عامة. وكذلك بالنسبة للعبوات الألومونيوم الخاصة بالمشروبات الغازية يتم كبسها وبيعها.

- بالنسبة لتصنيع السماد العضوى فإنه يتم من خلال ما تتلقيه الوحدة من مخلفات طعام سواء من المناطق المخدومة أو من مطبخ جامعة حلوان ويتم خلط هذه المخلفات مع المخلفات الزراعية الخاصة بالجامعة بنسب متفاوتة حسباً لنوعية وكثافة المخلفات العضوية ثم يتم التقليب والرى بالمياه حسب جداول منتظمة إلى أن يتم الوصول بالمنتج النهائى الذى يتم تحليله للتأكد من صلاحيته للمسطحات الخضراء والمحاصيل الزراعية، ويتم توريد السماد المنتج للجامعة لتسميد ٤٢ فدان من المسطحات الزراعية وإنتاج محاصيل زراعية فى صوب زجاجية.

**** ثانياً (المغرب):***

تمثلها جمعية إندا مغرب وقد أختارت مدينة تيفلت (٧٠ ألف) نسمة لتكون المنطقة المستهدفة وتم إختيار (٤٩٠) وحدة سكنية بحى النهضة كعينة لتنفيذ المشروع بها من حيث الدراسات الإجتماعية والفرز من المنبع والجمع والنقل.

- يتم تجميع جميع المخلفات الخاصة بمدينة تيفلت من خلال سيارات البلدية ويتم جمع المخلفات الخاصة بحى النهضة بسيارات أخرى ويتم نقل جميع المخلفات العضوية وغير العضوية إلى موقع السماد وإعادة التدوير الخاص بالجمعية.

- يتم فصل المخلفات العضوية بصفة أساسية ووضعها فى شكل مصفوفات ويتم تقليبها ميكانيكياً للحصول على سماد عال الجودة.

- جميع المخلفات البلاستيكية يتم تجميعها فى مناطق مخصصه وبالتنسيق مع العمال والتجار و المحليين يتم التعامل مع هذه المخلفات لإدرار بعض الربح لتغطية نفقات التشغيل والعمالة.

*** ثالثاً (تونس): قامت جمعية حماية الطبيعة والبيئة بالقيروان (انبك)** بإختيار ٥٠٠ وحدة سكنية فى منطقة التعمير بحى المنصورة التى يقطنها ٥٧ ألف نسمة لتكون المنطقة المخدومة من خلال المشروع والتى تمثل حوالى ثلث سكان المدينة الأثرية الجميلة القيروان التى يقطنها ١٤٠ ألف مواطن.

- تم إختيار موقعين للأنشطة الخاصة بالتدوير والسماد داخل القيروان لذا يوجد موقع وحدة السماد فى منطقة بعيدة عن المدينة فى حين تم تخصيص موقع أخر لوحده الرسكلة الخاصة بالبلاستيك.

- يتم تجميع المخلفات من حى التعمير بسيارة ملحقة بمقطورة مقسمة إلى قسمين لفصل المخلفات العضوية عن المخلفات غير العضوية.

- يتم تصنيع السماد العضوى بنظامى الهوائى وغير الهوائى للوصول لأفضل الطرق المناسبة للخروج بأفضل جودة.

يتم تجميع الأكياس البلاستيكية وترسل لوحده الرسكلة للتكسير والتغليف وكذلك يوجد إتفاقية مع هيئة ايكوليف لتوريد قنينات المياه PET للتكسير والبيع بالطن مقابل مبالغ رمزية يمكن من خلالها تغطية بعض نفقات التشغيل.

**** رابعاً (لبنان):*** تنوعت الإستراتيجية فى التعامل مع المجتمعات المستهدفة لبنان من خلال **الهيئة اللبنانية للبيئة والتنمية.**

- وذلك بإختيار عدد من القرى بمحافظة عكار وتركزت الجهود فى قرية عندقت التى يسكنها ١٧٠٠ أسرة أغلبهم من الحرفيين والفلاحيين

- وتم تدريب ٥٠٠ سيدة منزل وحوالى ٣٠ شاب حول المفاهيم الأساسية لإدارة المخلفات الصلبة من المنبع.

وفى ظل تحقيق مفهوم الشراكة بين القطاعات الحكومية والجمعيات الأهلية والأهالى لتحقيق هدف قومى قد تواصل مشروع تطوير إدارة المخلفات الصلبة إلى بعض المدن العربية وذلك تحت رعاية **"الصندوق العربى للإنماء الإقتصادى والإجتماعى"** حيث من منطلق النظرة الشمولية للجمعية الكويتية لقضية إدارة المخلفات الصلبة تعاونت الجمعية مع العديد من الجمعيات الأهلية فى مختلف البلدان العربية لتنفيذ مشروع لأدارة المخلفات الصلبة أدارة بيئية سليمة بتمويل من الصندوق العربى للإنماء الإقتصادى والإجتماعى حيث تم تنفيذ المشروع من خلال "ستة جمعيات" أربع جمعيات منهم تنتمى إلى الشبكة العربية للبيئة والتنمية وهم الأتى:

١- جمعية الشباب والبيئة بدولة "البحرين".

٢- جمعية البيئة الأردنية "المملكة الأردنية الهاشمية".

٣- جمعية المكتب العربى للشباب والبيئة "بجمهورية مصر العربية".

٤- الجمعية الكويتية لحماية البيئة بالكويت. بالإضافة إلى :

٥- مركز البيئة والمياه - جامعة الملك فهد للبترول والمعادن بالمملكة العربية السعودية.

٦- الجمعية التونسية لحماية الطبيعة والبيئة "بالجمهورية التونسية".

وقد حقق المشروع نجاحات مذهلة لذلك نأمل تطبيقة فى كل محافظة داخل مصر وإستفادة الجمعيات الأهلية من خبره الجمعيات الأخرى فى هذا المجال حيث يتم تنفيذ هذا المشروع من خلال ثلاث محاور :

المحور الأول : دراسات "فنية وإجتماعية".

المحور الثانى : مشاريع تطبيقية.

المحور الثالث: التدريب والتوعية.

وعلينا أن نتخيل مصر وجميع الدول العربية بلا مخلفات لتصبح مثال يحتذى به فى الدول الغربية وتحويل كل من ليس له قيمة إلى شئ هادف ومربح.



المؤتمر الرابع للمجلس القومي للمرأة

"المرأة المصرية والأهداف الإنمائية للألفية"

إعداد / ولاء حمزة

إحتضنت مكتبة الإسكندرية مؤخراً وفي رحابها المؤتمر الرابع للمجلس القومي للمرأة تحت شعار "المرأة المصرية والأهداف الإنمائية للألفية" للنهوض بالمرأة المصرية .. وذلك في حد ذاته تكريماً لها كما أن شهر مارس الماضي كان شهر المرأة ففيه تم الإحتفال بعيد المرأة العالمي (٨ مارس) وفيه أيضاً تم الاحتفال بيوم المرأة المصرية (١٦ مارس) والذي يوافق ذكرى خروج المرأة في مظاهرات ثورة ١٩ للمطالبة بالإستقلال وأيضاً إحتفلت مصر بعيد الأم (٢١ مارس)

ولقد أكدت السيدة سوزان مبارك في الجلسة الختامية للمؤتمر الذي نظمه المجلس القومي للمرأة بمكتبة الإسكندرية أن إستراتيجية النهوض بالمرأة المصرية تقوم على التعامل مع قضايا المجتمع وطالبت بإشراك المرأة في عملية التحديث والتطوير والتعبير عن الآراء ، ومواجهة تحديات التنمية.

تعزيزاً للمبدأ الدستوري الذي ينص على المساواة الكاملة غير المشروطة بين الذكور والإناث في جميع الحقوق والواجبات.

وإقتناعاً بالمبادئ التي وردت في إعلان "الأهداف الإنمائية للألفية" كما أقرها رؤساء الدول والحكومات في مؤتمر قمة الألفية التي عقدت في سبتمبر عام ٢٠٠٠ الذي تبنته ١٨٩ دولة ووقع عليه السيد الرئيس محمد حسني مبارك رئيس جمهورية مصر العربية.

وتلبية للدعوة الكريمة التي وجهتها السيدة الفاضلة سوزان مبارك رئيس المجلس القومي للمرأة بعقد المؤتمر الرابع للمجلس لمناقشة دور المرأة المصرية في سبيل تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية عبر المشاركون في أعمال هذا المؤتمر من ممثلي المؤسسات الحكومية وغير الحكومية عن إيمانهم بأن عملهم المشترك لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية هو الوسيلة المثلى لتحقيق مزيد من العدل والرخاء والسلام وأنه يقع على عاتقهم إلى جانب مسئولياتهم الفردية مسئولية جماعية تتضافر فيها كافة الجهود.

مع التأكيد والتقدير على كل الجهود التي بذلتها الدولة منذ التوقيع على الإعلان ، وحتى الآن والذي أدى إلى إحراز التقدم المشهود .. مع إستمرار تعزيز الجهود الرامية إلى تحقيق هذه الأهداف بحلول عام ٢٠١٥ .

وإذ ينظر المشاركون إلى الإجراءات التي إتخذها المجلس القومي للمرأة في سبيل إنعقاد هذا المؤتمر على أنها تمثل عملاً متكاملاً يرتكز على جهود وفكر المشاركين في هذا المؤتمر تم التوصية بما يلي بالنسبة للمحاور التالية:

محور التعليم:

* إستحداث مؤشرات غير تقليدية لقياس التقدم في مجال تحقيق المساواة في التعليم بالإضافة إلى حساب مؤشر الإستمرار في الدراسة منذ الإلتحاق بالصف الأول الإبتدائي وحتى نهاية مرحلة التعليم الأساسي وليس مجرد المرحلة الإبتدائية المنصوص عليه في الإتفاقية.
* إن تحقيق الطموح الوطني بالقضاء على الأمية والإلتزام بمؤشر الألفية المرتبط بمعدل القراءة والكتابة في المرحلة العمرية ١٥-٢٤ عاماً يتطلب تصميم إستراتيجيات جديدة لمحو الأمية تتصدى لجميع المعوقات التي تحول دون الإلتحاق بفصول محو الأمية مع الإستعانة بمقترح المجلس القومي للمرأة الذي تمت صياغته نتيجة لمشروع تجريبي نموذجي في محافظتي الفيوم والقليوبية.
* توفير كل المقومات التي تشجع الشباب (إناثاً وذكوراً) على الإنخراط في التخصصات العلمية وذلك بتوفير ما يتطلبه ذلك من معامل وأجهزة وتنمية لقدرات المعلمين العلمية والتكنولوجية.
* مناشدة أجهزة الإعلام العمل على تحويل بث البرامج الموجهة لمحو الأمية من القناة التعليمية الفضائية إلى بث أرضي حتى تستفيد منها الشريحة المستهدفة.

محور الصحة:

* الإهتمام بصحة المرأة في جميع مراحلها العمرية والتركيز على حالتها الغذائية كما لها أثر كبير في خفض معدلات وفيات الأطفال الرضع ومعدلات وفيات الأمهات.
* تطوير إستراتيجيات الرعاية المتكاملة للمرأة المسنة مع تضمينها في حزمة خدمات الرعاية الصحية الأساسية.
* دعم الجهود المبذولة للحد من ظاهرة هشاشة العظام وأيضاً للكشف المبكر على الأورام شائعة الحدوث عند المرأة والتصدي للأمراض الرئيسية خاصة الإلتهاب الكبدي الفيروسي (سي) والبلهارسيا والملاريا والدرن .

محور الثقافة:

* أكدت الحلقات النقاشية على أن أهداف الألفية وإن لم تتعرض بصورة مباشرة لدور الثقافة والإعلام .. إلا أن تحقيق هذه الأهداف لن يكتب لها النجاح ما لم تتحول الثقافة إلى قوة دافعة للتغيير والإنطلاق وتصحيح مفاهيم التمييز ضد المرأة.
* وضع سياسة تهدف إلى نشر ثقافة المساواة والتسامح والإعتراف بالمرأة ودورها الإقتصادي والإجتماعي والسياسي ولابد أن تأخذ كافة المؤسسات التعليمية والإعلامية في المجتمع بهذه السياسة وأن تلعب فيها الأحزاب ومنظمات المجتمع المدني دوراً فاعلاً.

محور الإعلام:

* وضع إستراتيجية إعلامية تقوم على التكامل بين وسائل الإعلام الجماهيرية والإتصال المباشر وإعطاء دور أكبر لوسائل الإعلام المحلية كأدوات إقناع مؤثرة لمواجهة المعوقات الإجتماعية والثقافية التي تحول دون تطوير قدرات المرأة ومشاركتها بصورة فعالة في تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

المحور الإقتصادي:

* النهوض بكافة المجالات التي من شأنها توليد الدخل وأهمها التعليم والتدريب والحصول على الأئتمان ، وتأسيس وإدارة المشروعات الصغيرة والحرص على إزالة كافة الفجوات النوعية الموجودة حالياً في هذه المجالات .
* تبني نظم العمل الدولية والعربية بهدف سد الفجوات بين الواقع العملي والتشريعات وتدعيم الوسائل التي تكفل تفعيل مشاركة المرأة في كافة مجالات النشاط الإقتصادي بدون أي تمييز.
* تزويد المرأة الريفية بالمهارات اللازمة لمساعدتها على إستيعاب التكنولوجيات البسيطة والمتطورة في الزراعة الحديثة وكذلك في الصناعات الريفية وفي أنشطة الحفاظ على الإستدامة البيئية.
* مواجهة التغييرات الدولية وزيادة الإندماج في الإقتصاد العالمي عن طريق متابعة تحليل وأداء الموازنة العامة للدولة فيما يتعلق بنصيب المرأة في الإنفاق الحكومي الموجه للإستثمار البشري على النحو الذي يضمن زيادة تأهيل المرأة وتطوير قدرتها على مواجهة هذه التحديات.

محور التشريعات:

* رفع التحفظ على إتفاقية إزالة جميع أشكال التمييز ضد المرأة فيما عدا ما يتعارض مع مبادئ الشريعة الإسلامية.
* النظر في تعديل قانون الضرائب للإعتراف بمبدأ الإعالة المشتركة بالنسبة للزوجة العاملة وتقنين حق المرأة العاملة المعيلة في الحصول على ذات الإعفاءات المقررة للأعباء العائلية.

محور المشاركة السياسية:

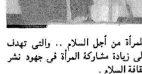
* العمل على تطبيق البند رقم ٤ من الوثيقة الخاصة بالإتفاقية الدولية بإزالة كافة أشكال التمييز ضد المرأة والتي التزمت بها مصر بشأن إمكانية الأخذ بتدابير مؤقتة لحين حصول المرأة المصرية على تمثيل عادل في المجالس النيابية يتناسب وجهودها في تنمية المجتمع.

إعادة النظر في النظام الإنتخابي القائم بما يتيح فرصاً أوسع لوصول المرأة والشباب إلى مقاعد المجالس المنتخبة.

تعديل قانون الأحزاب بما يلزم الأحزاب بتخصيص نسبة معينة للنساء والشباب في قوائم ترشيحاته.

محور البعد الدولي:

* تكثيف جهود المجلس القومي للمرأة للتعريف بالتطور الذي حدث بالنسبة للمرأة المصرية وإبراز الصورة الإيجابية لها ويدخل في هذا الإطار أهمية تمثيل المرأة في الوفود المصرية في كافة المحافل الدولية .
* تدعيم حركة سوزان مبارك الدولية



للمرأة من أجل السلام .. والتي تهدف إلى زيادة مشاركة المرأة في جهود نشر ثقافة السلام.

محور الأوضاع الإحصائية:

* تطوير النظم الإحصائية في الدولة وتصنيفها بحسب النوع الإجتماعي وضمان معايير الجودة مع التأكيد على ضرورة إستهداف فئات المجتمع الأكثر تعرضاً للحرمان خاصة المرأة الريفية .

محور الإستدامة البيئية:

* التأكيد على إدماج بعد النوع الإجتماعي عند وضع السياسات والخطط والبرامج البيئية وتحقيق المزيد من الترابط والتكامل بين الأطراف المعنية في الدولة سواء كانت مؤسسات حكومية أو غير حكومية في إطار تحقيق محور الإستدامة البيئية.

محور المنظمات غير الحكومية:

* العمل على تطوير وتنمية قدرات المنظمات غير الحكومية وإزالة المعوقات التي تعترض حركتها لتتمكن من طرح مبادراتها الذاتية والمشاركة الفعالة في أحداث التغيير المجتمعي في مواجهة التغيرات على الساحة الوطنية والدولية.
* الربط بين إعداد وطبيعة أنشطة الجمعيات الأهلية والإحتياجات التنموية لكل وحدة إدارية على مستوى الجمهورية من خلال إستخدام منظومة المعلومة الجغرافية.
* قياس حجم الإسهام الإقتصادي والإجتماعي لمؤسسات المجتمع المدني إنطلاقاً من رؤية تقييمية لدور القطاع الأهلي وأثرها على الدخل القومي .

عملة تذكارية :

وافقت مصلحة صك العملة على طلب المجلس القومي للمرأة بإصدار عملة تذكارية من فئة عشرة قروش وعشرين قرشاً تحمل إسم المؤتمر وشعار المجلس كما تم الموافقة على إستصدار الهيئة العامة للبريد طابعاً يحمل عنوان المؤتمر وشعار المجلس أيضاً .

وبذلك فإن مكتبة الإسكندرية تؤكد بذلك على دور مصر الريادي في الإنفتاح والتواصل مع كل شعوب العالم .. كما أن ذلك يؤكد أيضاً على أن مكتبة الإسكندرية كانت ولازالت قلعة ثقافية متميزة على مر الحضارات والعصور .



من تعاليم الحكيم المصرى القديم:
- لا تقبل هدية رجل قوى ولا تظلم الضعيف من أجله.
- حاذر أن تسلب المظلوم أو تقف ضد المسكين.
- لا تفرح بثراء يأتى من السرقة. ولا تحزن على أنك فقير.

وصية عامة:-
عن ابن عباس رضى الله عنهما قال: كنت خلف النبى يوماً فقال: يا غلام إنى أعلمك كلمات: أحفظ الله يحفظك، أحفظ الله تجده تجاهك، إذا سألت فاسأل الله وإذا أستعنت فاستعن بالله وأعلم أن الأمة لو إجتمعت على أن ينفعوك بشئ لم ينفعوك إلا بشئ قد كتبه الله لك ولو إجتمعوا على أن يضروك بشئ لم يضروك إلا بشئ قد كتبه الله عليك، جفت الأقلام ورفعت الصحف . رواه الترمذى.

هل تعلم:
* أن أصغر قائد فى الإسلام هو "أسامة بن زيد بن حارثة" والذى أشترك لأول مرة فى معركة "أحد" وعمره ١١ عاماً فقط.
* أن الدولة الوحيدة التى لا تضع أسمها على طوابعها : بريطانيا .
* أن الشمس تبعث إلى العالم الخارجى طاقة تعادل ٥ آلاف بليون قنبلة ذرية فى كل ثانية.

الأسرع:
* أسرع ثعبان هو ثعبان العصا الأسود الأفريقى وهو واحد من أحد الثعابين العشرة السامة.
* أسرع سمكة هى سمكة الشراع.
* أسرع مصعد فى العالم هو مصعد الركاب الموجود فى مبنى برج سيرز بمدينة شيكاغو الأمريكية.

منوعات إنترناشيونال

إنه حيوان لكنه مختلف:
الأسفنج حيوان مائى .. وهو حيوان ليس له عيون أو معدة أو جهاز عصبى أو عظام .. والأسفنج ليس له شكل معلوم وهو مغطى بجلد سميك به آلاف الثقوب يمتص الماء من خلالها. ويتكاثر الأسفنج بإنتاج خلايا كثيرة أو بيض يخصب داخل الجسم ثم يخرج من خلال الفوهة ويفقس البيض وتخرج منه يرقات صغيرة تسبح بواسطة أهداب ثم تستقر لتنمو إلى أسفنج جديد .. وتوجد ٦ أنواع من الأسفنج لها قيمة تجارية من بين ٢٠,٠٠٠ نوع من الأسفنج المعروف. وهذه الأنواع التجارية توجد فى البحر المتوسط ومنطقة خليج المكسيك.

من عجائب الأرقام:
عزيزى القارئ: خذ أى عدد مكون من ثلاثة أرقام متماثلة وأقسم العدد على مجموعة أرقامه تجد الناتج = ٣٧ مثال لذلك:
١١١ ÷ ٣ = ٣٧ ٢٢٢ ÷ ٦ = ٣٧
٣٣٣ ÷ ٩ = ٣٧ ٤٤٤ ÷ ١٢ = ٣٧ وهكذا

إبتسامات
- قال الصديق : أريد أن أذهب لشراء شريط تسجيل "فاضى" لكى أسمع حاجة هادية.
- فرد عليه الصديق : بعدما تشتريه أرجو أن أستعيره منك لكى أسجله!!

أقوال مأثورة:
- لو كانت الدموع تعيد شيئاً لأعادت نفسها إلى العيون.
- إذا كان الكلام جميلاً فالفعل أجمل.
- ربما تؤلم الحقيقة بعض الناس لكنها تشفى الجميع.
- لا تنظر إلى الخلف لأن الذى أمامك أقرب.

أوائل:
- أول من يشفع لهم رسول الله - صلى الله عليه وسلم - من أمته هم أهل المدينة وأهل مكة وأهل الطائف.
- أول من يُكسى يوم القيامة هو إبراهيم الخليل عليه السلام ثم يُكسى بعده أهل الصلاة والحسبة من المؤذنين.

لحوم الأسماك تقلل من معدل إصابة النساء بالجلطة:
كشفت دراسة طبية أمريكية عن أن إكثار النساء من تناول الأسماك يمكن أن يقلل من مخاطر إصابتهن بمعظم أنواع الجلطات شيوعاً بنسبة تصل إلى ٤٨٪ وذكر الدراسة أنه كلما زادت كمية الأسماك المتناولة كانت النتيجة أفضل..

حكمة العدد:
لا تستشر الرجل الكبير فى شأن صغير .. ولا تستشر الرجل الصغير فى شأن كبير .. ولا تستهزئ بأية نصيحة.

دنيا المرأة

لك يا سيدتى

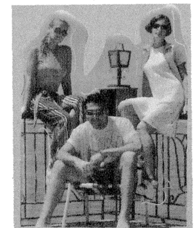
- المشى على الجهاز الرياضى أفضل من المشى فى الهواء الطلق .
أثبتت الأبحاث أن المشى على جهاز التريدميل الرياضى أكثر فعاليه من المشى فى الهواء الطلق فى تحسين الوظائف الرئوية والتنفسية بحوالى مرتين وقالوا بالرغم من أن المشى على الجهاز الرياضى مضجر وممل ومتعب إلا أنه يحسن وظائف الرئة بشكل كبير.
وقام أطباء خبراء فى بريطانيا وأسبانيا بهذه التجربة على ٣٤٥ شخصاً من المصابين بإعتلالات رئوية متباينة لفترة ساعة يومياً لمدة أربعة أيام فى الأسبوع، مع تزويد البعض منهم بأجهزة خاصة لقياس مسافة ميلين ونصف الميل بينما تمت مراقبة الباقين عند مشيهم على جهاز التريدميل لمدة ساعة واحدة مع قياس الزمن الذى احتاجوه للشعور بتحسن فى نهاية هذه الساعة، وإكتشف أن الوقت الذى إحتاجته دقات القلب لتهدأ فى نهاية التمرين قل بحوالى ١٣ ثانية عند الأشخاص الذين مشوا على التريد ميل مقابل ٦ ثوان فقط عند من مشوا خارجه.
وهذا دليل على أن الأشخاص الذين مشوا على الجهاز تمرنوا بصورة أكثف وأشد بحوالى الضعف من الذين مشوا فى الهواء الطلق.

الإكتئاب يسبب الأزمات القلبية
أثبت العلماء أن الشعور بالإكتئاب يرهق القلب ويزيد من خطر الإصابة بالأزمات القلبية وخاصة عند كبار السن الذين يعانون من إرتفاع ضغط الدم حيث أن الإكتئاب يسبب تحفيزاً زائداً للجهاز العصبى السمبتاوى الذى يتحكم فى ضربات القلب وعملية التنفس مما يرهق القلوب المتعبة بالفعل عند الأشخاص المصابين بإرتفاع ضغط الدم.

لا تشترى الفاكهة والخضروات ضعيفة الألوان
أن الألوان الطبيعية فى الخضروات والفواكه عبارة عن المركبات "فايتو" الصحية التى تحمى الجسم من الأمراض وكلما زادت درجة قتامة اللون إزدادت هذه المركبات وبالتالى إزدادت الفائدة الصحية لها فبالتالى :
١-لابد من شراء الخس والخيار والخبيزة والسبانخ والجرجير (أخضر داكن).
٢- الطماطم (أحمر داكن) والبرتقال (برتقالى داكن).
٣- الأرز الأسمر أعلى فى قيمته الغذائية من الأرز الذى تم تبيضه فى المضارب .
٤- الدقيق الأسمر أكثر فائدة من الأبيض.
٥- السكر البنى المحاط بطبقة "المولاس" الغنية بالمعادن الواقية للأسنان من التسوس أكثر فائدة من السكر الأبيض الفاخر الذى تم تكريره فى الصناعة.

نصيحة ذهبية:
يمكنك الإستفادة من بقايا الصابون بتخصيص أناء كبير لنقع بقايا الصابون وبعد عملية النقع يقلب الصابون فى الماء بملعقة خشبية تخصص لذلك ثم يرفع على النار ويغلى مع التقليب المستمر لمدة خمس دقائق ثم يترك إناء الماء والصابون ليبرد فى مكان بعيد عن متناول أيدى الصغار ويضاف إلى السائل عصير الليمون ليضفى رائحة طيبه ويزيد من فاعلية المحلول ويحفظ هذا السائل فى زجاجات بلاستيك لإستخدامة بعد ذلك كمنظف فى جميع الأغراض المنزلية والأوانى والأطباق وأحواض المطبخ.

عشرة أسباب تصيبك بهشاشة العظام مبكراً
أن الهشاشة لا تحدث قبل سن الخامسة والثلاثين وتصيب هذه الفئات من السيدات :
١- السيدات اللاتى بلغن سن اليأس مبكراً.
٢- سيدات صغيره السن تعانى من نشاط الغدد الجاردرقيه.
٣- سيدات يتم علاجهم بالكورتيزون والهيبارين لمدة طويلة والعلاج الكيميائى للأورام ومضادات الصرع وهرمون الغدد الدرقية.
٤- سيدات فى عائلات لها تاريخ فى حدوث هشاشة العظام .
٥- سيدات يتناولن غذاء به نسبه قليلة من الكالسيوم ولا يتعرضن للشمس فيقل لديهن فيتامين د .
٦- سيدة تشرب أكثر من ثلاثة فناجين قهوة يومياً وتفرط فى شرب المياه الغازية والشاى والخمور.
٧- سيدات قليلات الحركة أو مصابات بمرض أقعدهن فى الفراش لمدة طويلة .
٨- سيدات لم ينجبن.
٩- السيدات المدخنات لأن التدخين يسرع فى حدوث سن اليأس مبكراً كما أنه يحول دون ترسب الكالسيوم فى العظام لذا نجد أن نسبة حدوث الكسور تكثر بين المدخنات .
١٠- سيدات نحيفات بصوره زائده فلا يوجد لديهن دهون تحت الجلد.





إتفاقية دولية جديدة لمياه صابورة السفن

الإتفاقية الدولية للتحكم فى وإدارة مياه صابورة السفن ورواسبها

THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIPS BALLAST WATER AND SEDIMENTS

إعداد لواء / عصام جمال الدين رشدى مستشار شئون الموانى والمنائر وزارة النقل - قطاع النقل البحرى

* فى ١٣ فبراير ٢٠٠٤ شاركت مصر فى إقرار الإتفاقية الجديدة فى المؤتمر الدبلوماسى الدولى الذى عقد بالمنظمة البحرية الدولية IMO وستدخل الإتفاقية الجديدة حيز النفاذ دولياً بعد عام من إنضمام ٣٠ دولة تملك ٣٥٪ من الحمولة الكلية للأسطول العالمى.

* من المعروف أن مياه الصابورة ضرورية لتشغيل السفن وتحقيق إتزان السفينة وتفادى ميلها أو إنقلابها فى البحر وتقدر كمية مياه الصابورة التى تنقل على متن السفن سنوياً على مستوى العالم بأكثر من ١٠ بليون طن.

* أثبتت الدراسات منذ سنوات طويلة الخطورة الشديدة على البيئة البحرية نتيجة تصريف مياه الصابورة بالبحار خاصة البحار المغلقة أو قريباً من السواحل لما تحملهر هذه المياه من جراثيم ورواسب وكائنات ضارة.

* إهتمت الدول والمنظمات الدولية بدراسة أبعاد هذه المشكلة وإجراء البحوث اللازمة للتوصل إلى سبل منع أو تقليل مخاطر مياه صابورة السفن على البيئة البحرية - وصدرت قرارات دولية بضرورة وضع (إتفاقية دولية جديدة) لإدارة مياه صابورة السفن لتقليل مخاطرها على البيئة مع مراعاة عدم المساس بسلامة السفن وماتحمله من أفراد أو بضائع.

الإجراءات الدولية

* أقرت الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية IMO فى دورتها (٢٠) نوفمبر ١٩٩٧ القرار ٨٦٨ .أ. متضمناً الخطوط الإرشادية لإدارة مياه الصابورة وهى تشكل القواعد الدولية التى يجب أن تسترشد بها السلطات المحلية بالإضافة للأحكام الواردة بنفس الخصوص فى إتفاقية ماربول ٧٣-٧٨.

* قامت المنظمة بتنظيم برنامج (GLOBALLAST) لمساعدة الدول النامية فى فهم أبعاد هذه المشكلة وتقديم الدعم الفنى والخبرة فى مجال إدارة مياه الصابورة.

* منذ عام ١٩٩٦ قام فريق عمل بالمنظمة البحرية الدولية IMO بإعداد مشروع الإتفاقية وتوالت دراسته خلال السنوات التالية فى إجتماعات لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة (MEPC).

* فى يوليه ٢٠٠٣ فى الدورة / ٤٩ MEPC تم إعداد المسودة النهائية للإتفاقية.

* فى ١٣ فبراير ٢٠٠٤ إنتهت أعمال المؤتمر الدبلوماسى إلى إقرار الإتفاقية الدولية للتحكم فى إدارة مياه صابورة السفن ورواسبها - كما تم إقرار ملحق الإتفاقية وإقرار ٤ قرارات تستهدف حث الدول الأعضاء والمنظمات الدولية على التعاون فى سرعة نفاذ أحكام الإتفاقية والتعاون الفنى وتكليف المنظمة البحرية الدولية بإتخاذ إجراءات محددة قبل دخول الإتفاقية حيز النفاذ لتيسير تطبيق الإتفاقية.



ابرز احكام الإتفاقية الجديدة:

١- تطبيق الإتفاقية على كافة السفن التى تحمل مياه صابورة وتعمل فى رحلات دولية وتستثنى من ذلك السفن الحربية والحكومية والتى تعمل فى نطاق المياه الإقليمية للدولة وكذا سفن النزهة واليخوت الغير تجارية التى يقل طولها عن ٥٠ متر - ويشترط بالنسبة للسفن المستثناه أن تلتزم بعدم الإضرار بالبيئة أو الصحة أو الممتلكات أو بالدول المجاورة.

٢- تخضع السفن التى تطبق عليها الإتفاقية للمعاينة والتفتيش وفقاً للخطوط الإرشادية الصادرة عن المنظمة وتلتزم السفن بحمل شهادة دولية وخطة وسجل لإدارة مياه الصابو ة - كما يجب حصول الضباط وطاقم السفينة على الدورات التدريبية الخاصة بتنفيذ الخطة.

٣- لن يسمح بتصريف مياه الصابورة فى البحار إلا وفقاً لمعايير أبرزها:

* أن يتم ذلك على ٢٠٠ ميل بحرى من أقرب أرض وفى مياه لا يقل عمقها عن ٢٠٠ متر.

* أن يتم تصريف رواسب مياه الصابورة فى مرافق الإستقبال المخصصة لذلك بالموانى البحرية.

٤- يجب على الدول الأعضاء وضع سياسة ولوائح وطنية لإدارة مياه الصابورة فى موانيها ومياهها الإقليمية وتقوم بتوفير مرافق إستقبال بموانيها ومحطاتها الطرفية لرواسب مياه الصابورة - كما يجب تبادل المعلومات بينها فيما يتعلق بمتطلبات وإجراءات تطبيق أحكام الإتفاقية.

٥- يجب أن تقوم الدول الأعضاء بذاتها أو بالتعاون مع الدول الأخرى بكشف أى إنتهاكات لأحكام الإتفاقية وإتخاذ الإجراءات القانونية الرادعة حيال المنتهكين ولها فى سبيل ذلك إنذار السفن أو إحتجازها أو منعها من دخول شياهها فى حالة عدم إلتزامها بمتطلبات الإتفاقية.

٦- للدول أن تقوم بتحديد مناطق يحظر فيها تصريف مياه الصابورة - كما لها أن تحدد مناطق تخصص للتصريف وخاصة فى حالات الطوارئ على أن يتم ذلك وفقاً للإجراءات والمعايير المحددة بالخطوط الإرشادية الصادرة من المنظمة البحرية الدولية.

هذا وتقوم حالياً وزارة النقل المصرى (قطاع النقل البحرى) بالتنسيق مع كافة الوزارات والجهات المعنية بوضع الآلية التنفيذية لأحكام الإتفاقية الجديدة بما يسمح بالتطبيق فور إنضمام مصر للإتفاقية ودخولها حيز النفاذ دولياً.





هيئة الإشراف والتصنيف البولندية

Polski Rejestr Statków

ماذا عن هيئة الإشراف والتصنيف الدولية؟

★ هيئة الإشراف (PRS) جمعية التصنيف المنشأة عام ١٩٣٦ هى مؤسسة خبراء مستقلة تقدم خدماتها فى السوق الدولية.
وهى تعمل لخدمة المجتمع وتضع الشروط الفنية وتقوم بعمليات معاينة وتصدر الشهادات المناسبة.

★ PRS تساعد الملاك والأطراف المعنيين بضمان سلامة الأفراد والعائمات والمقاولات الأرضية وسلامة البضائع المنقولة وسلامة البيئة الطبيعية.

★ المقر الرئيسى موجود فى جدنسك Gdansk فى أحد المراكز الأوروبية للصناعة البحرية . ومازالت PRS تعمل على زيادة مكاتبها فى بولندا وفى خارجها.

كيف الحصول على التصنيف البولندى:

الخطوة الأولى:

الإتصال بقسم المعاينة بالمقر الرئيسى للهيئة أو أقرب فرع أو مكتب تمثيلى عندئذ. سوف تحصلون على المعلومات الأساسية وإستمارة طلب التصنيف لتقوموا بملئها وتوقيعها وختمها ثم إرسالها إلينا.
هذه الإستمارة تقدم لنا البيانات الأساسية عن سفينتكم وتصنيفها الحالى وموقفها القانونى مما سيحدد عملية تخصيص التصنيف.

١- إذا كانت سفينتكم مصنفة عن طريق هيئة تصنيف سينطبق عليها إجراء نقل التصنيف. يمكن قبول دورة التصنيف الخاصة بهيئة التصنيف السابقة ورغم أن جميع التوصيات يجب أن تنفذ فى المواعيد المحددة، فإن المعاينة السنوية يمكن أن تكون كافية لتخصيص التصنيف.
٢- إذا فقدت سفينتكم مرتبتها أو تصنيفها ، فإن النطاق المطلوب للمعاينة يتم تحديده بالنسبة لتجديد التصنيف.
٣- فى حالة عدم تصنيف سفينتكم بالمرة . رجاء إرسال الوثائق الفنية الأساسية للتحقق منها وإقرارها وبعد ذلك. يتم تحديد نطاق المعاينة الأساسية التى سيتم إجراؤها كما فى تجديد التصنيف.

الخطوة الثانية: الإتفاق مع فرع الهيئة الذى يحدده قسم المعاينة بالنسبة لنطاق الوثائق الفنية المطلوبة وتفاصيل المعاينة وجميع الترتيبات الأخرى.

الخطوة الثالثة: تكونوا مستعدين للمعاينة. بعد إتمام المعاينة بنجاح يتم إصدار شهادة تصنيف مؤقتة للسماح بتشغيل السفينة.

الخطوة الرابعة: تحصلون على تأكيد التصنيف من خلال إصدار شهادة تصنيف بعد إستكمال تقرير المعاينة عن طريق المكتب الرئيسى للهيئة.

لماذا PRS؟

لأننا تكون جمعية صغيرة نسبيا بالمقارنة بجمعيات IACS . فإن كل عميل يتم معاملته باهتمام خاص لن تضلوا طريقكم فى هيكل ضخم ستتعرفون دائما مع من يمكنكم التخاطب. لن نتركم وحدكم ستجدون دائما المساعدة.

سياستنا الرئيسية هى ضمان سلامة الأرواح والممتلكات فى البحر بالإضافة إلى حماية البيئة البحرية. نستطيع مساعدتكم بالنصيحة المتخصصة والسليمة فى ظروف السوق التجارية الصعبة.

على الرغم من أن إحدى مهامنا الأساسية هى وضع قواعد الإنشاءات الجديدة، فإن تصنيف السفن الحالية يمثل الإهتمام الأكبر لنشاطنا . يمكننا تحديد وتوضيح التعديلات على السفينة الحالية للتوافق مع الشروط القانونية الحالية.

إن إجراء نقل التصنيف هو نفس إجراء IACS . وإننا لدينا خبرة واسعة تمكنكم من إتمام الإجراء بسهولة.

إننا معترف بنا من الإدارات البحرية الرئيسية لإجراء الخدمات القانونية نيابة عنهم، فإن سفينتكم سيتم معاينتها وإصدار الشهادة لها من قبل منظمة واحدة وهى هيئة الإشراف والتصنيف البولندية لذلك فإن عملية تفتيش واحدة تغطى شروط اللوائح البحرية.

إننا نعمل وفقا لنظام الجودة المعترف به من قبل PCBC (المركز البولندى للإختبار وإصدار الشهادات) الذى يضمن أعلى مستوى من الخدمات .

هيئتنا أيضا تقدم خدمات خبيرة ومعاينة صناعية ونظم لإدارة الجودة والإدارة البيئية والسلامة.

وأخيرا فإننا لا نطلب تكاليف باهظة لن نكلفكم رسوم إضافية على نقل التصنيف ولكن على الخدمات المقدمة فقط .

٢٠ شارع صلاح سالم - إسكندرية
تليفون : ٤٨٤٠٨١٧ - ٠٣/٤٨٥٨٤٦٧ فاكس: ٠٣/٤٨٦٩١٧٧
e-mail: agency@imsalex.com



نتائج بطولتى الجمهورية للجمباز الإيقاعى تحت ١٠ سنوات و تحت ٨ سنوات

التى أقيمت بأستاد القاهرة

تحت ١٠ سنوات

نتيجة الفرق:

المركز الأول: نادى الشمس
المركز الثانى: نادى سموحة
المركز الثالث: نادى سبورتنج الرياضى



الأستاذ غانم مرسى رئيس الإتحاد المصرى للجمباز ومع لاعبات نادى إسبورتنج تحت ١٠ سنوات

نتيجة الفردى العام على مجموع الأدوات:

المركز الأول: ماريز فريد شوقى من نادى الشمس
المركز الثانى: سارة عبد اللطيف من نادى سموحة
المركز الثالث: هبة خالد البورينى من نادى الجزيرة الرياضى

نتيجة الحملة الحرة:

المركز الأول : ماريز فريد شوقى من نادى الشمس
المركز الثانى: سارة عبد اللطيف من نادى سموحة
المركز الثالث: هبة خالد البورينى من نادى الجزيرة الرياضى

نتيجة أداة الحبل :

المركز الأول: ماريز فريد شوقى من نادى الشمس
المركز الثانى: سارة عبد اللطيف من نادى سموحة
المركز الثالث: هبة خالد البورينى من نادى الجزيرة الرياضى

نتيجة أداة الكرة:

المركز الأول : ماريز فريد شوقى من نادى الشمس
المركز الثانى: سارة عبد اللطيف من نادى سموحة
المركز الثالث: چيلان على الحلوانى من نادى الجزيرة الرياضى



الأستاذ غانم مرسى رئيس الإتحاد المصرى للجمباز والدكتورة سامية الهجرسى رئيسة اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعى مع المراكز الثلاثة الأولى تحت ١٠ سنوات



لاعبات نادى إسبورتنج تحت ٨ سنوات مع إدارى الفريق

تحت ٨ سنوات

نتيجة الفرق:

المركز الأول : نادى الجزيرة الرياضى
المركز الثانى: نادى الصيد الرياضى
المركز الثالث: نادى سبورتنج الرياضى

نتيجة الفردى العام على الأدوات :

المركز الأول : عائشة هانى القنلى – نادى الجزيرة الرياضى
المركز الثانى : فريدة شريف عيد – نادى الجحزيرة الرياضى
المركز الثانى مكرر : علياء ياسين الكاتب – نادى الجزيرة الرياضى

نتيجة أداة الحر:

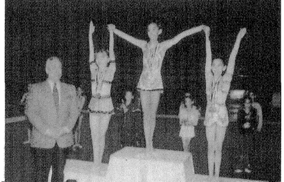
المركز الأول : عائشة هانى القنلى – نادى الجزيرة الرياضى
المركز الثانى : فريدة شريف عيد – نادى الجحزيرة الرياضى
المركز الثالث : علياء ياسين الكاتب – نادى الجزيرة الرياضى

نتيجة أداة الكرة:

المركز الأول : عائشة هانى القنلى – نادى الجزيرة الرياضى
المركز الثانى : جاسنت طارق – نادى الجحزيرة الرياضى
المركز الثانى مكرر : عائشة نيازى – نادى الجزيرة الرياضى



الأستاذ غانم مرسى رئيس الإتحاد المصرى للجمباز والدكتورة سامية الهجرسى رئيسة اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعى والمدربة باولينا مدربة فريق نادى الجزيرة مع لاعبات النادى الحاصل على المراكز الأولى تحت ٨ سنوات



الأستاذ غانم مرسى رئيس الإتحاد المصرى للجمباز، مع المراكز الثلاثة الأول للفردى العام

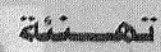
Music from the heart At Le Meridien Heliopolis



Jazz & Dine festival will take place from the 11 th - 21 st March at Le Meridien Helipolis ; that has the pleasure to present the famous French "Alain Brunet" & us most talented jazz musician "prince Lawsha", coordinating with the one & only Egyptian "Yehya Khalil".
This exhilating event will take place at the Marco polo restaurant while indulging into an unforgettable dining experience.
As a more casual atmosphere the Stars will also be performing at the Jasmin lobby lounge.
The Cairo opera House is certainly not missing this exceptional musical occasion, as a scene will take place on March 20 th .

تهنئة

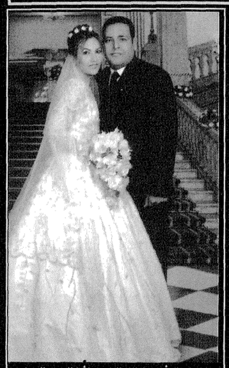
أسرة تحرير المجلة تهنئ الأستاذ كمال البنداري محمد لترقيته إلى درجة مدير إدارة متابعة نشاط النقل البحرى وتتمنى لسيادته النجاح.





أسرة تحرير المجلة تهنئ الأستاذ حمدى إبراهيم القيل لترقيته إلى درجة مدير إدارة النقل البحرى بقطاع النقل البحرى وتتمنى لسيادته دوام التوفيق.

مجتمع إنترناشيونال



فى ليلة من أجمل ليالى العمر يملأها الحب والسعادة تم زفاف سراج الدين و غادة مع أطيب الأمنيات بحياة سعيدة وموفقة للعروسين.

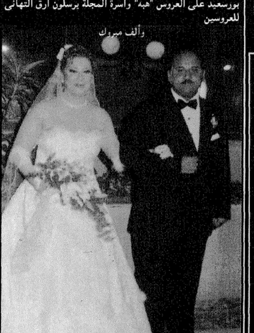


فى حفل بهيج ضم الأهل والأحباب تم زفاف الآنسة نيڤين عادل محمود عطا الله المدير العام بمصلحة الضرائب على المهندس محمد فتحى محفوظ مهندس الكمبيوتر بأمريكا وذلك بقاعة الإحتفالات بفندق بارميزا بالقاهرة .. ألف مبروك للعروسين

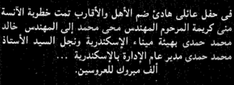
ألف مبروك للعروسين

فى حفل عائلى بقاعة الهنا بالمحروسة ضم الأهل والأحباب تم بمشيئة الله زفاف نقيب الشرطة "وسام" نجل اللواء بحرى مجدى عطية رئيس الإدارة المركزية لحركة السفن بميناء بورسعيد على العروس "هبه" وأسرة المجلة يرسلون أرق التهانى للعروسين

وألف مبروك







فى حفل عائلى هادئ ضم الأهل والأقارب تمت خطوبة الآنسة منى كريمة المرحوم المهندس محى محمد إلى المهندس خالد محمد حمدى بهيئة ميناء الإسكندرية ونجل السيد الأستاذ محمد حمدى مدير عام الإدارة بالإسكندرية ...
ألف مبروك للعروسين.



عيد ميلاد سعيد



من ماما سلوى وبابا الحسينى إلى الأمور أحمد الحسينى.



تيته عائشة بالنقل البحرى تهنئ حفيدها شريف بالعام الثالث.







WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office:
Telephone: (01) 521304

Sokhna Port Office:
Sokhna Port, Suez, Egypt
Tel.:+2062-710060
Fax: +2062-710061

Cairo Office:
5, Farid St., Heliopolis
Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591
4141592, 4141593
Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :
10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:
21, Al Gabrty St.
Tel: 2-(066)- 352940, 352941
352942
Fax: 2- (066)- 352943



م دار « الجمهورية » للصحافة